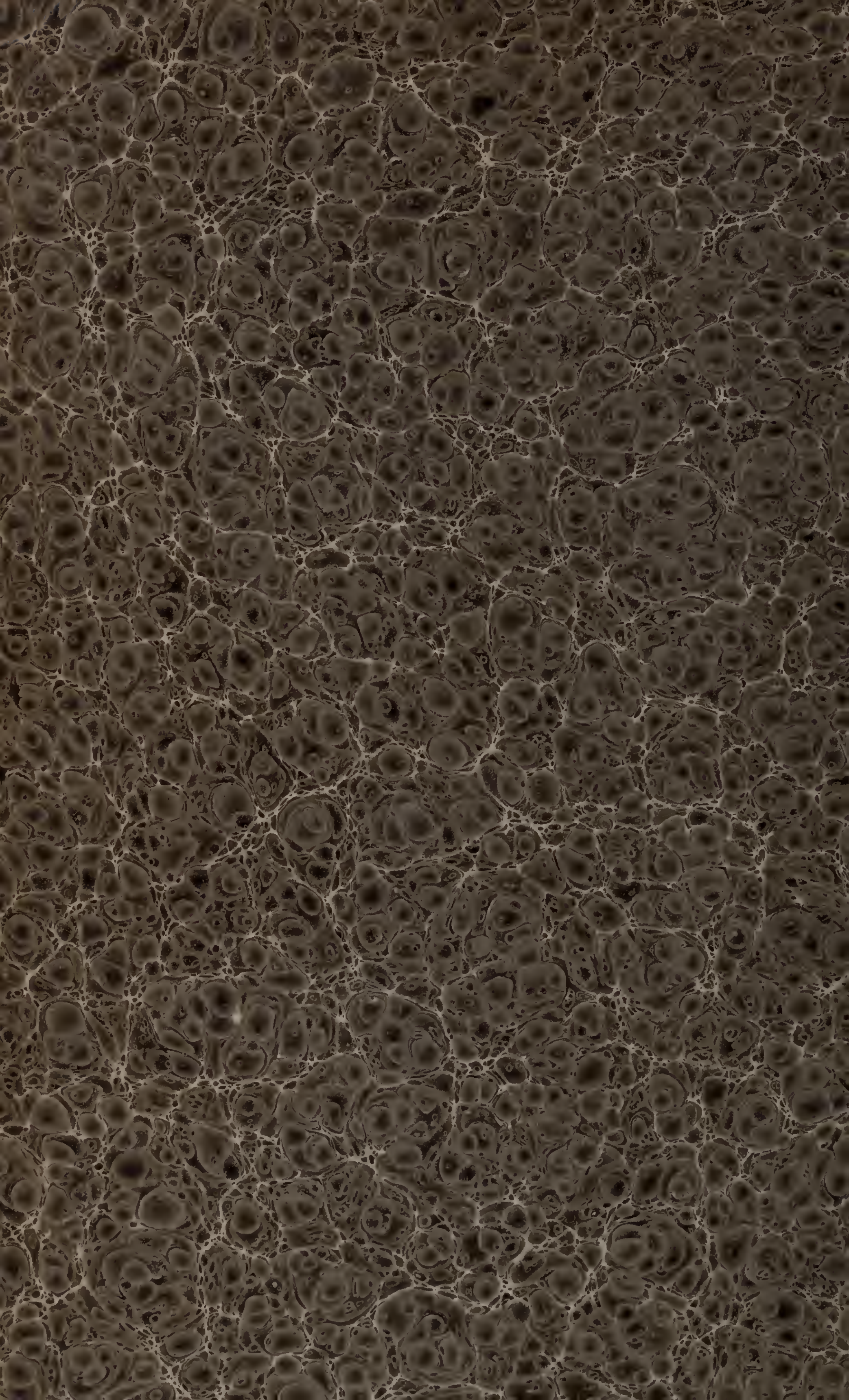
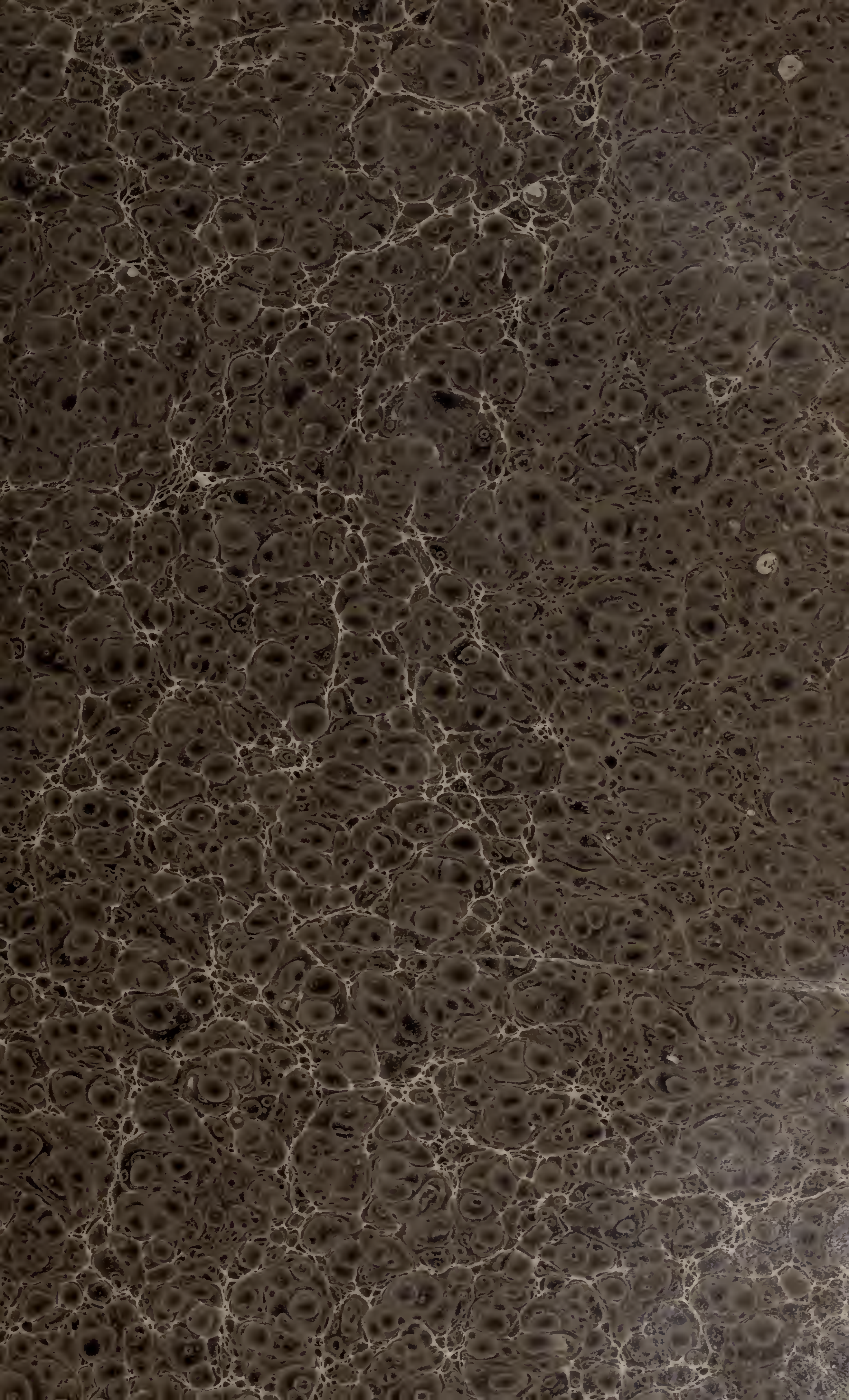

UNIVERSITY OF TORONTO
3 1761 00115342 8





LA POLITIQUE FRANÇAISE

EN MATIÈRE DE

CHEMINS DE FER

RICHARD DE KAUFMANN
DE L'UNIVERSITÉ DE BERLIN

LA POLITIQUE FRANÇAISE
EN MATIÈRE DE
CHEMINS DE FER

TRADUIT, MIS A JOUR ET PRÉCÉDÉ
D'UNE
ÉTUDE COMPLÉMENTAIRE

PAR

FRANTZ HAMON
SOUS-CHEF DE BUREAU AU MINISTÈRE DES FINANCES

PARIS
LIBRAIRIE POLYTECHNIQUE, CH. BÉRANGER, ÉDITEUR
SUCCESSEUR DE BAUDRY ET Cie
15, RUE DES SAINTS-PÈRES, 15
MAISON A LIÈGE, 21, RUE DE LA RÉGENCE

1900

PRÉFACE

DE L'ÉDITION ALLEMANDE

Mes travaux me ramènent continuellement à étudier la France, notre voisine de l'Ouest, car j'ai acquis la conviction que, parmi tous les autres peuples civilisés, c'était celui dont les conditions d'existence, malgré bien des différences, se rapprochaient le plus des nôtres; et je crois que les expériences tentées dans ce pays peuvent avoir pour l'Allemagne une grande utilité. Aussi, après avoir écrit *les Finances de la France*[1], m'a-t-il semblé que la connaissance de la politique française en matière de chemins de fer, si étroitement liée à la politique financière, pouvait avoir un certain intérêt; cette opinion sera, comme je l'espère, partagée par tous ceux qui voudront bien lire l'ouvrage où j'ai consigné les résultats de mon enquête.

Dans le cours de cette étude j'essayerai, par une exposition impartiale des éléments fondamentaux du système des chemins de fer en France, de redresser bien des erreurs d'appréciation qui circulent en Allemagne[2]; cette enquête et les conclusions que j'en tirerai seront d'autant plus décisives qu'elles s'appuieront, avant tout et exclusivement, sur des faits réels et sur des chiffres contrôlés.

Ainsi, je ne me suis pas contenté d'examiner les manuels, les commentaires, les ouvrages de polémique, mais je me suis efforcé surtout de remonter aux sources; il me faut citer à cet égard, et pour

1. *Die Finanzen Frankreichs*. Leipsick, 1883. — *Les Finances de la France*, traduction française de Dulaurier et de Riedmatten. Paris, 1885, chez Guillaumin.

2. On s'en aperçoit notamment en lisant M. G. Cohn, l'historien si remarquable des voies ferrées en Angleterre. Voir particulièrement sa brochure *Der Staat und die Eisenbahnen*, dans les *Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik*, 1879, pages 36 et 37.

maintes raisons, le remarquable traité de M. Alfred Picard : *les Chemins de fer français*[1].

Mais les véritables sources sont : le *Journal officiel* (autrefois *Moniteur universel*), le *Bulletin des Lois*, le *Bulletin du Ministère des Travaux publics* (qui ne paraît plus depuis la fin de 1894) et les statistiques officielles, à savoir :

1° La *Statistique des chemins de fer français*[2]: le premier volume, *Documents principaux*[3], contient les renseignements relatifs aux longueurs de réseaux, aux principales conditions des concessions, au capital réalisé par les Compagnies, aux résultats généraux de l'exploitation (chiffres provisoires) ; le second volume, *Documents divers, 1re partie*, ne s'occupe que des lignes d'intérêt général ; quant au troisième volume, il concerne particulièrement les lignes d'intérêt local, les tramways subventionnés par l'État, les chemins de fer de l'Algérie, de la Tunisie et des Colonies ;

2° La *Statistique de la navigation intérieure en France* (les volumes I et II paraissent également avec un retard de deux ans) ;

3° L'*Annuaire statistique de la France* (annuel) ;

4° L'*Album de statistique graphique* (également annuel).

Ensuite j'ai consulté :

Les *Exposés des motifs des projets de budget*, les *Rapports de la Commission du budget*, surtout ceux qui traitent plus particulièrement des questions de chemins de fer ;

Les *Lois de finances*, ainsi que les *projets de lois*, *rapports*, *débats parlementaires* et *enquêtes*, relatifs aux chemins de fer.

Enfin, j'ai parcouru les comptes rendus aux actionnaires des six grandes Compagnies françaises. Les tableaux statistiques et les bilans annexés à ces comptes rendus, permettent d'établir le premier volume de la statistique des chemins de fer, *Documents principaux*[4].

1. Paris, 1885.

2. J'ai pu me servir du premier volume de l'année 1894 ; mais mon ouvrage a été terminé avant la publication du deuxième et du troisième volume.

3. Ce volume paraît généralement deux années après celle dont il fait connaître les résultats.

4. Il faut remarquer, lorsqu'on utilise ces documents officiels que plus les événements décrits et les résultats donnés sont récents, plus les chiffres afférents sont provisoires ; aussi celui qui, après moi, s'occupera du système des chemins de fer français trouvera-t-il nécessairement, dans beaucoup de cas, des chiffres différents de ceux que je puis indiquer aujourd'hui pour les dernières années. Il va sans dire que les projets de loi et les décisions du Gouvernement, les rapports et les discussions parlementaires, en un mot tout ce qui

La plus importante de ces sources me semble se composer des *débats à la Chambre des députés et au Sénat* et particulièrement des *Rapports des Commissions parlementaires*. Dans ces deux séries de documents se reflètent les intentions et les opinions des hommes politiques qui, successivement, ont tenu en main le gouvernail de l'État; on y découvre aussi les appréciations des élus du peuple et, par suite, les dispositions changeantes des électeurs, c'est-à-dire de la nation elle-même. On a, pour ainsi dire, par écrit, les tendances et les dispositions de tous ceux qui donnent leur impulsion à la politique du pays, mais qui ordinairement ne font pas connaître leur avis dans des publications ou dans des brochures.

Il est difficile de se rendre compte de l'influence qu'exercent, sur l'opinion publique, la littérature et surtout la presse périodique, car il arrive souvent que toutes les deux sont à la remorque de l'opinion publique qu'elles prétendent diriger. Aussi aura-t-on une idée beaucoup plus vraie de cette opinion publique en étudiant les déclarations de ses représentants naturels, de ceux qui sont, pour ainsi dire, ses porte-

a été publié, ne se rapporteront plus à ces chiffres provisoires aussitôt qu les résultats définitifs seront connus. Il y a lieu aussi de constater que la vérification des comptes de l'exploitation d'une année ne se fait pas toujours en une seule fois, mais qu'elle passe souvent par plusieurs phases :

Les chiffres établis par les Compagnies de chemins de fer sont d'abord, s'il y a lieu, rectifiés par les fonctionnaires du service du contrôle, qui déclarent par exemple que telle ou telle dépense doit être portée au compte d'exploitation ou bien au compte d'établissement, et qui demandent en conséquence, à la Compagnie, des changements d'imputation de dépenses. Les Compagnies opèrent en général, sans la moindre résistance ces modifications qui proviennent, de fautes de calcul, d'erreurs matérielles ou de malentendus.

A cette première rectification, qui donne déjà des chiffres nouveaux, s'ajoutent les redressements de la *Commission de vérification des comptes*. Cette Commission, qui est la véritable autorité en matière de contrôle financier, ne peut terminer les travaux afférents à une année d'exploitation que plusieurs années après la production du compte.

Si les Compagnies se croient lésées dans leurs intérêts par les propositions de la Commission, les chiffres arrêtés par cette dernière ne deviennent définitifs que plus tard, quand le désaccord a cessé, soit par une transaction, soit à la suite d'un arrêt rendu par le Conseil d'Etat, tribunal administratif suprême.

Les divers règlements prescrits par ces juridictions successives ont pour conséquence des rectifications des chiffres d'ensemble.

La détermination de la garantie annuelle à payer par l'Etat aux Compagnies de chemins de fer est un exemple topique, qui mérite d'être décrit avec plus de détails, pour démontrer qu'un même élément de compte peut apparaître en comptabilité avec les chiffres les plus dissemblables, selon qu'on la considère — à des points de vue différents — comme résultat comptable des écritures des Compagnies ou comme crédit budgétaire de l'Etat. Lors de la présentation du projet de budget, le Gouvernement est forcé, avant la fin de l'année, d'évaluer (premier chiffre) le montant de la garantie afférente à l'année courante et qui ne sera payée par l'Etat que dans l'exercice suivant; pour faire cette évaluation, il faut tenir compte des résultats des exercices antérieurs et des produits déjà connus de l'exploitation pendant les premières semaines de l'année courante. Pendant le cours des travaux de la Commission du budget, on arrive à connaître les résultats de l'exploitation de plus des trois quarts de l'année courante, quelquefois même de l'année entière; aussi cette Commission est-elle en mesure (deuxième chiffre) de rectifier l'évaluation primitive

parole. Il en est toujours ainsi dans un pays où la représentation nationale a une influence décisive sur la politique par ses débats, par ses discussions avec le Gouvernement, qui ne peut vivre qu'à la condition (suivant une expression très française) de *suivre le courant* de l'opinion publique.

Le système des chemins de fer s'est développé en France comme il n'aurait pu le faire dans aucun autre pays. J'espère pouvoir démontrer que, dans chacune de ses phases, ce système est resté adéquat à l'esprit national; j'essaierai également de faire comprendre l'influence que le développement de ce vaste domaine a eu sur la vie politique, économique et sociale de nos voisins.

Rien n'est plus éloigné de ma pensée que de vouloir soutenir que ce développement a été, d'une façon absolue, bon ou mauvais. Nulle part, dans les choses et dans les relations humaines, on ne trouve

du Ministre. Souvent même, à la dernière heure, avant de clore ses travaux, elle peut faire état (troisième chiffre) des demandes définitives de garantie faites par les Compagnies telles qu'elles résultent de leurs écritures et avant toute vérification. Voilà donc deux, parfois même trois chiffres pour la garantie d'une année avant que le service du contrôle de l'Etat l'ait (quatrième chiffre) même *approximativement* fixée. Quelques années plus tard, on aura (cinquième chiffre) le montant *définitif* de la garantie arrêté par la Commission de vérification dont il a été parlé plus haut. Au budget lui-même, sous la rubrique d'avances de garantie à payer par l'Etat, on ne voit apparaître aucun des cinq chiffres dont je viens de parler, mais un autre (sixième chiffre) qui se compose : 1° de provisions (en général de 85 %) sur les garanties prévues et de paiements, après règlement définitif, des soldes sur les arriérés des exercices antérieurs. En conséquence, entre les chiffres budgétaires et le chiffre de la garantie tel qu'il ressort des résultats de l'exploitation, on peut trouver des écarts importants qui ne sont pas toujours nettement distingués dans les diverses publications. Enfin il arrive aussi que les Commissions du budget, dans leurs études rétrospectives des charges incombant à l'Etat du fait de la garantie d'intérêts, les résument sous une forme telle que, pour les exercices déjà vérifiés (dont le reliquat de garantie est arrêté), les soldes liquidés, mais non encore payés, sont totalisés avec les prévisions déjà payées (septième chiffre). Il en résulte que ces soldes ne sont pas appliqués à l'année de l'encaissement, mais à l'année pendant laquelle le paiement aurait dû avoir lieu.

Dans ces études rétrospectives, les paiements de garantie paraissent concorder avec les liquidations de garantie (bien entendu, les liquidations vérifiées). Par contre, les prévisions de paiements de garantie ne peuvent pas concorder avec les sommes inscrites dans les budgets. Ces dernières sommes représentent réellement le total des paiements faits pendant l'année, au titre de la garantie d'intérêts.

Par cet exemple, on voit qu'un certain nombre de chiffres pris aux diverses sources officielles énoncées ci-dessus, non seulement peuvent, mais même doivent différer entre eux; d'autre part, il est certain que toutes ces divergences concernant le même élément de compte peuvent modifier des chiffres isolés et même, à l'occasion, des pourcentages ; mais au fond ces divergences sont sans importance; aussi peut-on considérer le tableau actuellement présenté dans cette étude comme répondant à la réalité des faits.

Dans mon ouvrage *les Finances de la France*, particulièrement dans l'introduction, aux pages 26 et suivantes, 469 de la traduction française, j'ai expliqué les variations que les chiffres subissent généralement dans le système financier français ; je prie donc, pour ces différences de chiffres, d'après les diverses sources citées dans le présent ouvrage, de se reporter entre autres aux pages 547-565-645 et à la note 2 de la page 643).

l'absolu ; il faut uniquement se contenter de rechercher le *mieux relatif*, qui varie avec les pays et les circonstances.

Prétendre que l'enseignement théorique d'un individu, d'une école, ou que le mot d'ordre d'un parti peut être la vérité absolue, soutenir que ce qui se pratique dans un pays est d'une justesse certaine, parce que les événements se sont accomplis d'une façon et non d'une autre, ce sont là des erreurs que, dans la mesure de mes faibles moyens, j'ai toujours combattues autant que possible. J'ai essayé dans toutes mes études de faire des comparaisons équitables, pour arriver à démontrer que, par les voies les plus opposées, avec des moyens absolument différents, les divers pays ont plus ou moins atteint le but répondant à leurs propres besoins.

De pareils rapprochements sont souvent très utiles : ils peuvent nous préserver de l'absurdité, nous enseigner la vérité; mais, en tous cas, ils nous amènent à juger d'une façon objective les choses qui nous sont étrangères.

L'objectivité, en effet, a pour sœur la vérité; mais on apprécie rarement ces deux sœurs, à cause de leur simplicité et du soin qu'elles prennent à se tenir à l'écart. La foule leur préfère une brillante subjectivité, car celle-ci sait, par toutes sortes de moyens, répéter et proclamer *qu'elle seule* possède et connaît la vérité. Certes, il est fort intéressant d'écouter religieusement les histoires et les contes que débite la subjectivité aux lieu et place des démonstrations objectives des faits réels ; certes, il est fort curieux de voir assurer et de démontrer *historiquement* que notre nation a fait de grandes choses, tandis que nos voisins sont des sots ou des fous ; certes, il est bien plaisant de voir un de nos conteurs nous annoncer qu'il a découvert une formule pour réformer et améliorer les misérables conditions d'existence de la société actuelle [1].

Mais, par contre, la vraie science historique nous enseigne que seule la Logique prévoyante a le dernier mot, parce qu'elle s'appuie sur des expériences précises faites de côté et d'autre, tandis qu'à la longue la politique de sentiment, la politique des appréciations subjectives, a toujours fait fausse route.

Cela a été et c'est encore l'erreur fondamentale de ceux qui s'imaginent pouvoir établir un Etat idéal, conçu sur leur table de travail,

1. Dans ses *Grenouilles*, Aristophane avait déjà signalé pareil procédé : Eurypide, prétend-il, a tellement vulgarisé la science qu'à Athènes tout le monde est philosophe et que chacun sait soigner sa maison, ses champs, sa ferme, son bétail, comme personne ne l'avait su faire auparavant.

de tous ceux — en un mot — qui rêvent un Etat absolument parfait et une organisation sociale absolument sans défaut. Tous ces utopistes oublient qu'en ces matières il n'y a que du relatif; de là aussi, l'impossibilité de trouver la formule du meilleur système de chemins de fer, de même que de toute autre institution politique ou administrative. Il faut, en effet, tenir compte du temps et des lieux, de l'histoire politique, de la situation géographique du pays, du développement de ses côtes, de son orographie, de ses communications fluviales, de son climat, de la fertilité de son sol, de la richesse de ses mines. A ces facteurs essentiels il faut ajouter ceux qui en découlent : la productibilité agricole et industrielle, le caractère national, la législation et la constitution du pays et, enfin, toutes les institutions intéressant le Commerce, le Crédit et les Finances.

C'est exclusivement dans ce sens que j'ai fait une étude approfondie des voies ferrées en France, de leur organisme et de leur développement, en ne négligeant ni le caractère particulier de cette nation, ni la configuration géographique de son territoire.

J'ai consigné le résultat de mes recherches dans un rapport précis, comme seul peut l'écrire un observateur qui, placé loin de ce qu'il décrit, n'a qu'un seul désir : laisser parler la grande voix si éloquente du présent et du passé.

Pareille objectivité n'est guère le partage des hommes directement mêlés aux affaires. Entraînés par le mouvement de leur temps, influencés par les événements sur lesquels ils influent eux-mêmes, incapables de démêler, à travers cette multiplicité d'impressions, la corrélation du passé et de l'avenir, ils se trouvent amenés à envisager les situations, à trancher les questions, d'après des considérations personnelles, d'ordre privé plus souvent que d'ordre général, et d'après des théories toutes faites ou des systèmes d'écoles.

De même que les déductions historiques, les idées abstraites sont vides de sens, tant qu'elles n'ont pas leur fondement dans la méthode objective; *Operari sequitur esse*, — *Scire est per causas scire*. En d'autres termes, les résultats tiennent aux causes; impossible donc de rien savoir, si l'on n'en connaît pas les causes.

La politique expérimentale, — celle qui se laisse guider par la logique et l'expérience, — est donc l'opposé de la politique subjective. Celle-ci croit pouvoir agir directement sur les choses; son

rêve serait que, disposant des phénomènes à sa guise, il lui suffise de vouloir. Celle-là, au contraire, pour arriver à son but, cherche à se rendre un compte exact des situations, en recherchant, le cas échéant, les causes qui les ont créées. La connaissance féconde des faits, l'expérience des tentatives qui ont réussi ou échoué, selon les lieux ou selon les temps, permettent seules d'examiner, sans parti pris, les mesures nécessaires et les chances de succès. Seules, elles autorisent à donner des conseils et à les faire écouter : **car savoir c'est prévoir pour pouvoir.**

En Allemagne, pendant de longues années, on a cru que le procédé le plus favorable en matière de chemins de fer était de poursuivre leur nationalisation immédiate ; à mon sens, il est très utile d'observer comment, dans un autre pays, on a espéré, et on espère encore, arriver aux mêmes résultats favorables par des moyens entièrement différents : c'est une erreur très répandue en Allemagne de croire que les intérêts particuliers ont été les seuls inspirateurs de la politique française en matière de chemins de fer : c'est une opinion erronée. En France, l'idée qui a toujours prévalu, que les principaux hommes d'État de ce pays ont proclamée, l'idée qui a surnagé en dépit de toutes les tempêtes politiques et de tous les naufrages de régime, c'est que l'État a la propriété absolue des chemins de fer : il donne l'impulsion, la direction nécessaire au développement des réseaux ; il s'en occupe continuellement, il exerce un contrôle très sévère ; mais en même temps il délègue, à titre provisoire, l'établissement et l'exploitation des réseaux à l'énergie individuelle et à l'intérêt privé, ces deux grands promoteurs des actions humaines, auxquels on doit les chemins de fer, ce grand instrument économique. Si les intérêts particuliers s'affichent avec exagération, l'État leur impose des limites ; si, au contraire, l'initiative privée n'arrive pas à atteindre le but que se propose l'État, celui-ci vient à son aide. Les intérêts particuliers doivent toujours s'incliner devant l'intérêt général et contribuer à le servir ; d'autre part, l'État ne perd jamais de vue l'idée qu'il sera un jour l'unique propriétaire de tous les chemins de fer avec tout ce que l'initiative privée et l'esprit d'entreprise ont permis d'y accumuler. L'État soutient donc l'énergie individuelle et l'intérêt privé en même temps qu'il s'en sert même, il se rend compte qu'une partie des avantages à retirer des chemins de fer profite immédiatement au grand nombre des contribuables qui peuvent être en même temps les associés des Compagnies.

En Allemagne, les ressources de la plupart des États (que ces ressources soient des produits domaniaux ou qu'elles proviennent de l'exploitation des chemins de fer) atteignent actuellement un chiffre qui dépasse celui des intérêts de la dette des États qui composent l'Empire.

C'est également vrai, à plus forte raison, pour la Prusse[1].

Mais le total de ces ressources ne rentre pas directement dans la poche des contribuables. Ainsi, en Prusse, grâce à l'excédent des produits de son domaine sur les intérêts de sa propre dette, augmenté de la part des dettes d'Empire qui lui incombe, la situation est telle qu'on peut soutenir que la Prusse n'a pas de dette. Mais cette situation devient d'année en année moins favorable ; car il faut émettre de nouveaux emprunts d'Empire ou d'État, dont le service n'est pas couvert par des ressources domaniales. L'augmentation de ces dettes absorbera petit à petit la plus value des domaines et des chemins de fer nationalisées. De plus, il faut également constater que l'amortissement de toutes les dettes, celles d'Empire comme celles de Prusse, est complètement insuffisant.

On avait fait une hypothèse inverse, quand furent adoptées autrefois les propositions de rachat : ces plus-values devaient être employées à augmenter le service de l'amortissement et à perfectionner les voies de trafic ; actuellement, au contraire, sous la rubrique *Produit net des chemins de fer*, elles sont versées aux ressources générales du budget[2].

1. Même dans l'exercice 1892-1893, dont les résultats ont pourtant été bien défavorables, un excédent de 155.900.000 marks a été affecté aux besoins généraux budgétaires de la Prusse ; cet excédent était le produit net des domaines et des exploitations diverses de l'Etat après prélèvement des charges d'intérêt et d'amortissement : 1° de la dette d'Etat prussienne ; 2° de la quote-part incombant à la Prusse dans l'ensemble de la dette d'Empire

2. A la page IX du projet de budget pour 1894-1895, la Dette publique prussiune s'élève, du fait des chemins de fer, au capital de 5.554 millions de marks. Quant au produit net (intérêts et amortissement prélevés), il est évalué à 132,1 millions de marks représentant en plus de l'intérêt ordinaire un dividende de 2,4 0/0.

Cette expression est très inexacte : tous les représentants du Pouvoir législatif ont en effet déclaré, au moment du rachat, qu'il est du *devoir de l'Etat* de servir les intérêts généraux du pays en se faisant l'entrepreneur des voies de transport ; or, en accomplissant *ce devoir*, en exploitant les lignes, l'Etat non seulement peut amortir et faire le lourd service des intérêts des capitaux énormes engagés dans l'entreprise, non seulement il peut constituer des réserves éventuelles, mais encore il affecte les excédents de produits aux besoins généraux du budget ; ce procédé (cela n'est nullement douteux) donne aux excédents de bénéfices d'exploitation le caractère d'un impôt prélevé sur les transports des voyageurs, des marchandises et de la poste. Qui supporte cet impôt, sinon ceux qui, par suite du monopole légal des postes et télégraphes, du monopole de fait des chemins de fer, sont obligés, pour toute espèce de transport, d'employer les voies ferrées de l'État ? Du moment

Au contraire, en France, le Trésor, qui doit payer les intérêts considérables de sa dette, ne jouit actuellement d'aucun produit net de ses domaines[1].

Après avoir fait servir les chemins de fer à ses besoins immédiats, après avoir encaissé, au moyen d'une série d'impôts, des sommes considérables payées par les Compagnies, l'État verra plus tard lui revenir, libre de toute dette et avec un produit net considérable, l'ensemble du réseau ferré; on peut chiffrer à un milliard et quart, environ ce revenu net probable[2]. Actuellement, non seulement le Trésor français est débarrassé de toutes les charges ordinaires afférentes aux Sociétés ou aux entreprises de chemins de fer : il n'a pas davantage à s'occuper du service financier, des intérêts, de l'amortissement de tous les capitaux empruntés pour la construction, mais encore il profite de la plus-value d'impôts et d'autres profits qu'il obtient en échange de ce qu'il prête, sous forme d'avances remboursables de garantie. L'État, il est vrai, a donné aux diverses sociétés concessionnaires la facilité d'achever et d'améliorer, d'une façon continue, le réseau qui ne leur était concédé qu'à titre temporaire; mais le jeu normal de l'amortissement automatique des capitaux empruntés par les Compagnies pour l'exécution des travaux et la construction des lignes, dans toutes les parties du pays, aura pour résultat de faire recueillir par l'État tout ce domaine de chemins de fer débarrassé de toutes charges de capitaux et libre de toutes dettes.

A l'époque de ce retour, l'État aura un domaine équivalent à la plus grande partie de sa propre dette. Or cette dette, qui a pris de si effrayantes proportions, se serait accrue bien davantage et serait bien plus considérable encore, si l'État avait dû se procurer les capitaux indispensables pour achever le réseau des chemins de fer, s'il avait été forcé d'emprunter lui-même. Au contraire, grâce au système adopté, les Compagnies privées lui ont prêté leur esprit d'entreprise et leur crédit.

que l'Etat offre ses services à un prix élevé, en alléguant qu'il ne recherche qu'un bénéfice industriel, un dividende, s'il dispose ensuite des excédents de produits pour ses besoins généraux budgétaires, cet excédent, cette plus-value devient une *contribution obligatoire aux dépenses et aux besoins généraux de l'Etat;* c'est donc un impôt, car cette contribution répond exactement à la définition de l'impôt.

1. La France qui, en 1893, devait payer 232 millions pour frais de régie et 1.063 millions pour l'intérêt de ses emprunts, ne pouvait, pendant la même année, encaisser du produit de ses domaines qu'une somme de 312 millions.

2. Consulter la troisième partie du chapitre XVIII, où on trouve les calculs faits, avec toute la précision possible, en tenant compte de tous les éléments utiles; ces calculs, du moins à ma connaissance, n'ont encore été faits nulle part, même pas en France.

Bien plus, toutes les Compagnies d'exploitation ont dû, en même temps, affecter une partie de leur excédent de recettes, de quelque nature qu'il fût, *au développement* de leur réseau ou à l'*amortissement obligatoire* de leur capital ; et comme éventuellement cet excédent pourra être versé à l'État, ce sera aussi pour lui une sorte de dividende.

En d'autres termes, aujourd'hui comme hier, l'État Français laisse administrer et achever son réseau — dont il aura plus tard la propriété absolue — par des entreprises privées qui amortissent en même temps indirectement ses propres dettes ; en effet, chaque franc du capital actuellement amorti par les chemins de fer profite à l'État, en sa qualité de futur propriétaire du réseau total dégrevé de toutes charges.

Le défaut d'unité politique de l'Allemagne ne lui a pas permis d'adopter un plan systématique pour ses chemins de fer : chaque État a dû mettre en valeur la nouvelle invention avec ses seules ressources propres et sans s'occuper des États voisins.

La France, au contraire, a su, dès l'origine, développer son réseau d'après un *plan d'ensemble ;* malgré tous les profonds bouleversements qui l'ont agitée, depuis l'apparition de la première voie ferrée, elle a poursuivi l'achèvement de ce plan conformément aux bases primitivement arrêtées.

Dans toutes les questions d'administration ou d'économie politique, un esprit réellement conservateur a réussi à se manifester, autrement qu'en paroles, malgré les tourmentes politiques et en dépit des mouvements révolutionnaires. Ce fait a une importance capitale dans l'histoire économique de la France. Tous les Gouvernements, tous les Ministères qui se sont succédé, qu'ils appartiennent à la droite ou à la gauche, toutes les majorités dans les Parlements ont eu presque toujours la même manière de traiter les grandes questions économiques : s'il y a eu des périodes d'affolement, la présence d'esprit est vite revenue, et la suite dans les idées s'est vite retrouvée. La prospérité croissante, malgré toutes les luttes, malgré toutes les convulsions politiques qui ont bouleversé la France, ne peut s'expliquer que par la tranquillité relative dont a joui le pays par suite de son évolution économique. Cette prospérité provient aussi de ce fait que, parmi tous ceux qui se croient des hommes d'État, aucun ne songe à tirer de sa giberne, avec le bâton de commandement, une formule particulière de bien-être économique ou social.

En Allemagne, *nous sommes des conservateurs sur le terrain de*

la politique constitutionnelle, mais des révolutionnaires dans les questions d'économie politique; en France, au contraire, on est révolutionnaire en politique, mais on est très conservateur sur le terrain économique.

Si j'ai pu mener à bonne fin mes travaux, dont la difficulté n'échappera à aucun de ceux qui ont fait des études analogues, je le dois, avant tout, aux appuis bienveillants que j'ai rencontrés et dont je ne saurais trop me féliciter.

Le Chancelier de l'Empire, le prince de Holenlohe-Schillingsfürst, a bien voulu me donner de nouvelles recommandations pour la France, où je comptais déjà beaucoup d'amis.

L'Ambassadeur d'Allemagne à Paris, le comte de Münster, m'a prêté son concours précieux et m'a facilité les études nombreuses qu'il m'était indispensable de faire sur place.

M. Herbette, pendant de longues années ambassadeur de la République française à Berlin, s'est intéressé avec une bienveillance particulière à la marche de mes travaux.

Les autorités françaises, dans les ministères ou ailleurs, ont fait preuve, à mon égard, d'une courtoisie aussi grande que si j'avais été Français moi-même. En particulier, je ne puis oublier de citer ici M. Léon Say, dont la mort a causé tant de regrets, et M. de Freycinet, ces deux hommes d'État dont l'œuvre constitue une des plus grandes époques de l'histoire des chemins de fer en France.

Je tiens aussi à rappeler le nom de M. Maurice Block, qui a bien voulu me donner des conseils aussi éclairés que dévoués.

Que tous reçoivent ici l'hommage de ma profonde gratitude!

RICHARD DE KAUFMANN

Berlin, août 1896.

LA POLITIQUE FRANÇAISE
EN MATIÈRE DE CHEMINS DE FER.

CHAPITRE Ier.

LES PREMIERS ESSAIS.

Dans cet ouvrage nous n'avons pas l'intention de décrire le côté scientifique de l'industrie des chemins de fer dans un pays déterminé ; nous essaierons seulement l'étude approfondie des efforts que l'administration et la représentation politique de ce pays ont faits pour utiliser l'instrument créé et sans cesse perfectionné par les ingénieurs. Ces efforts ininterrompus ont permis, tout d'abord, d'apprendre l'usage qu'on pouvait faire du nouvel instrument de transport; ils ont eu aussi un autre résultat : ils ont tracé la voie à suivre par l'intérêt personnel et l'intérêt général, unis dans de communes aspirations, pour atteindre, avec le nouvel outil, le maximum du bien-être. Enfin, ces efforts ont eu surtout pour effet d'inspirer aux masses la confiance[1] dans la nouvelle découverte.

Ce n'est que peu à peu que s'est perfectionné l'incomparable moteur qui donnera son nom à notre siècle.

Les entreprises particulières, les industries isolées pouvaient seules employer les rails en bois, et plus tard en fonte, qui servaient pour les transports de minerai et de charbon dans les mines du Harz et du Pays de Galles. Les railways à chevaux, établis ultérieurement, étaient également en fort petit nombre.

Dès qu'on fut convaincu de l'utilité des rails, qui avaient le double avantage de diminuer le frottement des roues sur les grandes routes, alors fort mal entretenues, et de rendre plus rapide et moins coûteux le transport des marchandises, les voies ferrées subirent une transformation complète. Des entrepreneurs apportèrent des capitaux considérables, cherchant à créer, avec ce nouveau système de locomotion et de traction, des industries nouvelles absolument indépendantes.

C'est ainsi que pour ceux qui voulurent bien en faire l'application industrielle, les voies ferrées furent, tout à la fois, un outil et une richesse.

1. En 1840, on déclarait encore que la traction animale était plus sûre et plus économique que la traction mécanique; comme on ne pouvait pas contester à ce dernier mode de locomotion l'avantage de la vitesse, on niait le besoin d'une grande rapidité dans les transports (Borght, *Das Verkehrswesen ;* Leipzig, 1894, pp. 283 et suiv.)

La première concession de chemins de fer en France remonte au 26 février 1823; par ordonnance royale de cette date, MM. de Lur-Saluces et consorts furent autorisés, sous le titre « *Compagnie de Chemin de fer* », à établir une ligne d'Andrézieux à Saint-Etienne (20 kilomètres)[1] destinée à relier à la Loire les mines de Saint-Etienne[2]. La concession était perpétuelle, et les transports étaient limités aux marchandises, particulièrement à la houille. Les concessionnaires étaient investis du droit d'expropriation[3], et en même temps on leur imposait un tarif maximum de 0 fr. 0186 par hectolitre de houille ou par 50 kilogrammes de marchandises de toute nature ; de plus, le Gouvernement s'était réservé l'approbation du tracé, approbation qui fut donnée par une ordonnance royale du 30 juillet 1824.

Ces premiers documents officiels contiennent l'ébauche du régime futur des chemins de fer en France. Enfin, une troisième ordonnance du 21 juin 1824 autorisa la constitution et approuva les statuts d'une Société anonyme dite « *Compagnie des chemins de fer de Saint-Etienne à la Loire*[4] »;

On voit donc que l'établissement du premier chemin de fer a nécessité, par trois reprises, l'intervention gouvernementale :

1° Concession de la ligne de chemin de fer elle-même, avec droit d'expropriation et réglementation des tarifs ;

2° Autorisation de la constitution de la Société pour l'exécution et l'exploitation de la ligne ;

3° Approbation du tracé.

Le capital social, 1.000.000 francs, était représenté par 200 actions de 5.000 francs chacune[5]. La Société devait avoir une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans (conformément à la loi d'après laquelle les Sociétés par actions ne peuvent avoir, en France, qu'une durée déterminée).

La ligne fut mise en exploitation le 1er juin 1828[6].

Après cette première concession, il en fut donné bientôt plusieurs autres du même genre, soumises à des conditions analogues :

Le 7 juillet 1826, concession de la ligne de Saint-Etienne à Lyon (58 kilomètres)[7] ;

1. M. Alfred Picard donne 23 kilomètres. D'après Röll (*Encyklopödie des gesamten Eisenbahnwesens ;* Vienne, 1892, p. 1680), la longueur de cette ligne serait de 23 kilomètres; d'après de Reden (*Geschichte der Eisenbahnen Frankreichs;* Berlin, 1846, p. 2) et Sturmer (*Geschichte der Eisenbahnen ;* Bromberg, 1872, p. 137), 18 kilomètres.

Comme ces différences, fort peu importantes en elles-mêmes, peuvent provenir soit de nouveaux chaînages, soit de modifications ultérieures de la longueur réelle, je me contente ici de noter simplement le désaccord.

2. *Die angabe der Zeitschrift des Königlich preuszischen statistischen Bureaus* (1882, *Correspondance statistique*, p. 2) attribue la priorité à la ligne de Mulhouse à Thann, en prétendant que cette ligne, concédée à MM. Kœchlin et Cie, fut entreprise en 1823. C'est une erreur, car cette concession date seulement du 1er juillet 1837.

3. En vertu de la loi du 8 avril 1810.

4. Jusqu'en 1867, toutes les Sociétés anonymes ainsi que toutes les Sociétés par actions durent obtenir du Gouvernement semblable autorisation.

5. D'après de Reden, le capital était de 1.851.000 francs (350 actions à 5.000 francs, plus 12 actions industrielles, et 41.000 francs de prix d'émission) ; il aurait été majoré ultérieurement d'une somme de 300.800 francs.

6. Sturmer et Röll fixent au 1er octobre 1828 l'ouverture à l'exploitation.

7. D'après de Reden, la concession aurait été donnée le 27 mars 1826 ; l'approbation du tracé serait du 4 juillet 1827 ; l'ouverture à l'exploitation par sections, du 24 juillet 1830 ; et l'exploitation complète, du 3 avril 1832.

Le 21 juillet 1828, concession de la ligne d'Andrézieux à Roanne (67 kilomètres) : approbation du tracé, le 23 juillet 1830 ; et ouverture à l'exploitation, en mars 1833 [1] ;

Le 7 avril 1830, concession de la ligne d'Epinac au canal de Bourgogne (27 kilomètres).

Ces deux lignes avaient principalement pour objet de mettre des centres industriels en communication directe avec les voies navigables.

Enfin, une ordonnance du 21 août 1831 accorda la concession de la ligne de Toulouse à Montauban (50 kilomètres) ; cette concession resta sans effet.

Telle fut la première étape de l'histoire des chemins de fer en France. Il faut tout d'abord remarquer que, sur les lignes concédées de 1823 à 1832, on n'employait pas encore la locomotive.

Les caractères principaux des concessions faites pendant cette période étaient les suivants : utilisation de ces lignes par des entreprises exclusivement industrielles ; — perpétuité [2] ; — construction avec les seules ressources des concessionnaires sans aucun concours de l'Etat (en dehors du droit d'expropriation) ; — absence de charges imposées par le Gouvernement ; — réalisation des fonds au moyen d'actions sans jamais procéder à des émissions d'obligations ; — tarif unique pour toutes les marchandises avec maximum de taxe.

Le Gouvernement s'était borné à prendre ces quelques mesures de précaution ; il n'avait pas cru nécessaire d'exercer un contrôle continu sur ces nouvelles Sociétés, parce que, d'accord en cela avec l'opinion publique, il ne prévoyait pas (et ne pouvait d'ailleurs pas prévoir à cette époque) l'importance qu'aurait ultérieurement le nouveau moyen de locomotion.

La seconde phase des chemins de fer en France commence en 1832 ; c'est à cette époque que remontent les premiers essais de locomotives qui furent faits sur la ligne de Saint-Etienne à Lyon [3].

La Compagnie concessionnaire de cette ligne fut la première à transporter des voyageurs ; de plus, au lieu de se restreindre à son propre trafic, elle organisa un service public de marchandises.

Ces innovations importantes imposèrent au Gouvernement une nouvelle réglementation, car les chemins de fer n'étaient plus seulement susceptibles de rapporter des bénéfices importants à ceux qui les exploitaient ; ils devenaient aussi une industrie, un service public.

Cet état de choses devait d'autant plus appeler l'attention générale que ces essais de transport commun coïncidaient avec la transformation de la traction par la substitution des locomotives aux chevaux ; aussi un groupe important d'entrepreneurs fit-il des démarches auprès du Gouvernement pour obtenir l'autorisation de placer des rails sur une section de 16 kilomètres de la route nationale de Montbrison à Montrond. Cette nouvelle voie

1. D'après M. Alfred Picard, le tracé fut approuvé le 21 juillet 1830, et l'inauguration eut lieu en 1834.

2. La durée de la concession était illimitée, mais il n'en était pas de même de la Compagnie.

3. Le premier train de voyageurs avec traction par locomotive fut mis en marche, le 27 septembre 1825, sur la ligne de Stockton à Darlington (41 kilomètres), construite par Stéphenson.

devait être un embranchement du chemin de fer d'Andrézieux à Roanne et servir à un usage purement industriel.

En Angleterre, où les chemins de fer avaient pris tout de suite une plus grande extension, le Gouvernement s'était désintéressé de la nouvelle industrie qui ne lui paraissait avoir qu'un intérêt commercial.

Il n'en fut pas de même en France : l'Administration, avec ses tendances étroitement centralisatrices, comprit immédiatement qu'elle avait mille raisons de veiller sur ces entreprises d'une importance si capitale pour les intérêts de la nation, et qu'elle se créait ainsi une nouvelle autorité. Aussi résista-t-elle avec beaucoup d'énergie aux efforts d'une opposition bruyante qui signalait les dangers de l'emprunt de la route nationale par le chemin de fer.

Après avis favorable des deux Chambres, la concession fut accordée le 24 avril 1834[1]. Outre la livraison des terrains, c'est-à-dire l'abandon partiel de la route nationale, le Gouvernement accorda pour la construction de cette ligne une subvention en capital de 50.000 francs. Le fonds social était composé d'une somme de 175.000 francs, représentée par 175 actions de 1.000 francs, et d'une subvention de 25.000 francs donnée par la ville de Montbrison. En 1839[2] commença l'exploitation, qui dura jusqu'en 1848.

La concession de cette ligne de petite étendue présente un grand intérêt, parce qu'elle a inauguré un système nouveau : non seulement le concessionnaire recevait une subvention en argent, prélevée sur les ressources de l'Etat, mais encore il était autorisé à emprunter le sol des grandes routes.

En accordant ces avantages dont on ne pouvait pas, à l'origine, préjuger l'étendue, le Gouvernement s'était rendu compte que son devoir était de prévoir avant tout la reprise possible des lignes, d'assurer, en tout cas, aux autorisations un terme légal; en un mot, il devait se garantir effectivement contre les abus possibles des concessionnaires.

C'est pour ces raisons que la concession fut accordée à temps[3].

Pour la première fois, on groupa les conditions imposées aux concessionnaires dans un recueil, alors peu étendu, dénommé *cahier des charges*.

On détermina ensuite des tarifs maxima pour le transport des voyageurs et des marchandises ; enfin, on spécifia nettement le droit de contrôle et de surveillance de l'Etat.

Frappé de l'avance que les autres nations[4] avaient prise sur la France au point de vue des chemins de fer, le Gouvernement (d'accord avec le Parlement pour reconnaître l'importance des nouvelles voies de communication), ne crut pas devoir différer l'exécution de lignes plus étendues ; aussi M. Thiers, alors ministre du Commerce et des Travaux publics, sollicita-t-il du Parlement un crédit de 500.000 francs pour des études de chemins de fer. C'était lui

1. Röll et Edmond Théry (*Histoire des grandes Compagnies;* Paris, 1894) fixent au 26 avril 1833 l'autorisation de la concession ; de Reden la reporte au mois d'octobre.

2. D'après de Reden, 1836.

3. Lors de la concession perpétuelle d'une ligne de 72 kilomètres d'Alais à Beaucaire (29 juin 1833), plusieurs voix s'étaient déjà élevées, à la Chambre, pour demander d'assigner un terme à la durée de la concession.

4. En France, la longueur des lignes en exploitation progressa seulement de 37 kilomètres en 1830 à 149 kilomètres à la fin de 1834. En Angleterre, au contraire, il y en avait déjà 279 kilomètres en 1830 (*Zeitschrift des Königlich preussichen statistischen Bureaus*, 1881, p. 110 ; et *Archiv für Eisenbahnwesen*, 1886, p. 519 et suiv.).

pourtant qui, dans la session parlementaire de 1823, trouvait absurde l'idée des rails en fer, sous prétexte que sur ces rails le frottement serait insuffisant[1], les roues glisseraient et patineraient en tournant autour de leurs essieux. C'était lui encore qui, en 1830, disait des chemins de fer : « qu'ils étaient tout au plus bons à servir de joujoux aux curieux[2] ».

Par contre, voici comment il s'exprimait dans son *Exposé des motifs* de 1833 : « Je ne viens pas vous proposer de créer des chemins de fer avec les deniers de l'Etat ; une telle pensée ne saurait entrer dans votre esprit ni dans le nôtre ; mais je viens vous proposer de lever les difficultés qui, en France, empêchent souvent et retardent toujours leur exécution. »

A son avis, les Compagnies faisaient ces études préliminaires d'une façon si incomplète, si insuffisante que les ingénieurs de l'Etat étaient obligés non seulement de les reviser, mais souvent même de les refaire complètement. Pour éviter ce temps perdu, le Gouvernement désirait faire lui-même un projet préparatoire d'une grande ligne entre Rouen, le Havre, Lyon, Marseille, destinée à relier l'Océan à la Méditerranée. Après l'achèvement de ces études, de nombreuses propositions seraient faites pour toutes ces lignes ; car déjà plusieurs entrepreneurs s'étaient présentés, demandant à devenir concessionnaires des lignes voisines des grandes villes.

Le projet du Gouvernement fut favorablement accueilli à la Chambre ; il est particulièrement intéressant de constater déjà l'évolution de l'opinion sur le rôle des chemins de fer et l'utilité de la locomotive qui, faisant alors un parcours de 50 kilomètres à peine, rendait des services purement locaux et n'était pas encore un organe de la vie internationale.

« L'importance des chemins de fer, disait le rapporteur de la Chambre, M. de Bérigny, est incontestable, surtout si on les établit convenablement, car les distances considérables disparaîtront pour ainsi dire. »

« L'unité de la France, que les étrangers admirent et qui fait notre force, sera plus assurée ; les voyages se multiplieront, les connaissances se développeront, les préjugés s'effaceront ; les populations de nos anciennes provinces, sans cesse en relations d'affaires, étendront leurs affections au-delà du pays qui les a vus naître, et bientôt il n'y aura qu'une patrie. »

« Sous le rapport de la défense, quels avantages ne présentent pas les chemins de fer ! Une armée avec tout son matériel pourrait, en quelques jours, être transportée du nord au midi... Outre l'immense avantage qu'il offre au commerce, le réseau ferré présente aussi un grand intérêt national et politique. »

M. de Bérigny, dont le rapport a été publié au *Moniteur universel* du 25 mai 1833, apprécia l'utilité des chemins de fer pour des raisons que les événements justifièrent. Mais il commit une erreur en déclarant qu'il n'y aurait jamais de concurrence entre les voies ferrées et les canaux, sous prétexte que les chemins de fer transporteraient surtout les voyageurs et que les canaux garderaient tout le trafic des grosses marchandises.

Le Gouvernement obtint le crédit de 500.000 francs (loi du 27 juin 1833). De nouveaux crédits pour des exercices ultérieurs lui furent également accordés, et on lui laissa pleine liberté dans le choix et la marche des travaux.

Une autre loi du 7 juillet 1833 transforma complètement le droit d'expro-

1. *Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens* (1871, p. 61).
2. *Journal des Economistes* (1875, III).

priation en l'adaptant aux circonstances nouvelles. Il fallut, en principe, un acte législatif pour la création d'un chemin de fer, et on ne dérogea à cette règle que pour les lignes d'embranchement de 20 kilomètres, qui ne pouvaient avoir une influence appréciable sur l'exploitation du réseau.

Voici quelles furent les premières études du Gouvernement :

A l'ouest, les lignes de Rouen et du Havre avec embranchement sur Dieppe, Elbeuf et Louviers;

Au nord, les lignes de Lille et de Valenciennes pour les relations avec l'Angleterre et la Belgique;

A l'est, la ligne de Nancy-Strasbourg avec embranchement sur Metz;

Au midi, les lignes de Marseille et de Grenoble par Lyon;

Au sud-ouest, les lignes de Bordeaux et de Bayonne par Orléans et Tours; à Tours se rattachait une ligne sur Nantes.

Le simple aspect de ces lignes dénote le plan général conçu d'après la configuration géographique de la France[1]. Pour l'établissement des chemins de fer, nul pays n'était mieux préparé par suite de son organisation administrative, de sa situation politique et surtout de ses progrès scientifiques. Grâce à la compétence de ses ingénieurs qui, dans des écoles supérieures soumises à une discipline militaire, avaient reçu une éducation à la fois scientifique et administrative, qui ensuite avaient acquis une grande expérience pratique par l'exécution de travaux admirables, canaux, digues, ports et routes nationales, on put arrêter immédiatement en France le plan du réseau et entreprendre les lignes avec les ressources dont disposait le Gouvernement; d'ailleurs, on n'en autorisa aucune qui ne fût pas établie conformément aux règles et aux prescriptions légales ou, du moins, on ne le fit qu'après revision et approbation. On fournit ainsi aux lignes les éléments essentiels de construction et d'exploitation en les mettant logiquement sous la dépendance de l'Etat[2].

Nous n'énumérerons pas ici tous les petits chemins de fer construits à cette époque; leur histoire appartient à la chronique locale, et il n'y a, en somme, de particulièrement intéressant que les événements caractéristiques qui eurent pour effet de resserrer les mailles du filet dont est formé le réseau français.

Dans toute l'histoire des chemins de fer, une chose paraît absolument évidente, c'est l'initiative qu'a toujours prise le Gouvernement pour la construction de l'ensemble du réseau; en toutes circonstances, il a coopéré à l'élaboration du plan des lignes; il est ensuite intervenu pour subventionner, avec les fonds du Trésor, les Sociétés privées qui se chargeaient de la construction; dès le début, en effet, il était d'accord avec l'opinion publique pour attendre beaucoup de l'association étroite entre l'Etat et les capitaux particuliers.

Pour comprendre les premières mesures prises par le Gouvernement français, il est nécessaire de se représenter qu'à cette époque de l'enfance des chemins de fer on ne savait pas ce qu'était qu'emprunter des milliards

1. « L'établissement du réseau des chemins de fer en France, à la suite d'un plan bien conçu, constitue, dit M. de Leyen, une des supériorités des chemins de fer français sur ceux des autres nations civilisées. » (*Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwallung und Volkswirtschaft*, VIII, 1884, p. 1150.)

2. Von Weber, *Privat-Staats und Reichsbahnen;* Vienne, 1876, p. 15.

et qu'on ne croyait pas possible de créer des Sociétés financières au capital de plusieurs centaines de millions. On n'avait alors qu'une faible conception de la force financière du pays et du chiffre élevé des capitaux latents qu'une baguette magique suffiraît à multiplier à l'infini en augmentant continuellement leur productivité. Bien plus, on ignorait de quelles sommes colossales on pourrait immédiatement disposer en faveur des besoins économiques du pays, si seulement les petits rentiers, au lieu d'enfouir et de cacher leurs économies, voulaient s'habituer à les placer avec bénéfice en actions et obligations d'entreprises industrielles.

Depuis que cette idée s'est infusée dans les masses, tout petit rentier qui réussit à mettre de côté un modeste capital, fruit de son travail opiniâtre et de ses économies, le place sinon en rentes françaises, du moins en valeurs de chemins de fer. (Ce placement est tout à fait caractéristique et particulier à la France[1].)

Le 2 avril 1835, le Gouvernement qui, nous l'avons vu, avait pris en mains la construction des chemins de fer, soumit à la Chambre des députés un projet de loi relatif à la construction d'une ligne de Paris à Rouen et au Havre. Dans son projet, le Ministre de l'Intérieur fit une distinction entre les grandes et les petites lignes. Ces dernières, parmi lesquelles on rangeait celles de Paris à Saint-Germain et à Versailles, celle de Lyon à Saint-Etienne, pouvaient être facilement exécutées par l'industrie sans aucun secours de l'Etat ; elles furent donc concédées à des entreprises privées. Par contre, pour l'établissement de lignes d'une longueur considérable, le Gouvernement devait non seulement en fixer le tracé, mais aussi contribuer à leur construction par un concours financier efficace ; pour ces travaux, si utiles pour les transports à grande distance, si intéressants par suite pour le pays tout entier, il fallait engager de nombreux capitaux et vaincre d'immenses difficultés. Le Gouvernement avait, de plus, la conviction que les Compagnies seules, réduites à elles-mêmes, seraient impuissantes à achever les lignes ; à l'appui de cette opinion, le Ministre citait l'Angleterre, pays beaucoup plus riche, où l'industrie privée n'avait encore construit que des petites lignes, telles que celles de Londres à Birmingham, Londres à Bristol, Londres à Brighton. Néanmoins le Gouvernement espérait trouver le moyen de faire contribuer les Compagnies à l'établissement des grandes lignes[2] ; mais, étant admis ce principe de l'association entre l'Etat et les Compagnies, comment régler les détails de cette participation de capitaux et d'efforts ?

Des capitalistes s'offrirent pour construire les lignes, si le Gouvernement voulait *garantir* les intérêts du capital employé. C'était, suivant l'opinion du Ministre, le système qui paraissait préférable pour attirer les capitaux. Il

1. Voir plus loin, chapitre XVIII, 2e partie. — Voir aussi Alfred Neymarck, *l'Epargne et les Compagnies de Chemins de fer ;* Paris, 1890.

2. Dans son *Geschichte der Eisenbahnen Frankreichs* (Berlin, p. III) de *Reden* commet une erreur quand il dit : « Dans le projet de loi de 1835 sont exposées les raisons pour lesquelles la construction des grandes lignes par l'Etat semblait présenter des avantages. L'exécution des petites lignes était laissée à l'industrie privée, et dans le cas où on ne trouvait pas d'entrepreneurs, l'Etat apportait son concours financier. »

A cause des nombreuses fautes d'impression qui se trouvent dans l'ouvrage de M. de Reden, il me semble nécessaire de faire les réserves les plus expresses sur l'appréciation ci-dessus. — Sax ne parle pas du tout de ce projet de 1835 dans son traité *Verkehrsmittel* (II, p. 432).

avait pourtant l'inconvénient de grever le Trésor de charges *énormes* et de faire peser sur lui toutes les chances de perte de l'entreprise sans rien lui assurer en cas de bénéfices.

Ainsi, on demandait à l'Etat de garantir un intérêt de 3 %₀ au moins. Si on suppose un capital d'environ 100.000.000 francs, le Trésor aurait alors dû débourser une garantie annuelle de 3.000.000 francs. Pour l'Etat qui a un crédit assuré, l'intérêt équivaut au capital lui-même : donner un revenu annuel de 3.000.000 francs, c'est identiquement donner un capital répondant à 3.000.000 francs de rentes, soit, au cours de l'année 1835, un capital de 80.000.000 francs. Or, donner 80.000.000 francs sur 100.000.000 francs, c'est supporter presque toute la dépense avec l'aléa, si l'entreprise ne réussit pas, de perdre les avances faites et, si elle réussit, de voir recueillir tout le bénéfice par les Compagnies, puisque l'Etat ne fait, dans ce système, que recouvrer ses avances.

Aussi le Gouvernement se montra-t-il d'abord hostile à l'idée d'une garantie.

Le discours du Ministre reflétait d'une manière évidente les tendances de l'époque : on voulait bien — cela n'est pas douteux — construire des chemins de fer pour servir les intérêts généraux, mais on n'avait pas encore confiance dans leur rendement. Au lieu de promettre une garantie d'intérêt qui ne serait qu'une aide apparente dans l'hypothèse d'un chemin de fer productif, le Ministre, au nom du Gouvernement, se déclarait disposé à souscrire, avec les fonds du Trésor, un cinquième, un quart ou même un tiers des actions pour faciliter la constitution des Sociétés. Grâce à cet expédient, l'Etat participerait aux chances de gain, comme aux chances de perte, mais il aurait aussi le droit d'entrer dans le Conseil d'administration, il y disposerait d'un nombre de voix proportionnel à la somme de ses actions; il aurait de plus, outre l'autorité de police qui lui est assurée dans tous les cas, une influence considérable dans l'administration de la Compagnie. « Nous vous proposons, disait le Ministre, de consentir à ce que l'Etat ne touche le dividende de ses actions qu'après que les autres actionnaires, auxquels il s'est joint, auront touché un intérêt de 4 ou 5 %₀[1].

Telle était la politique suivie à cette époque en matière de chemins de fer; elle peut se résumer ainsi : exécution des lignes d'intérêt général par l'industrie privée avec concours de l'Etat sous forme d'achat d'actions; — entrée du Gouvernement dans les Conseils des Compagnies ; — attribution à l'Etat d'une part dans les bénéfices après prélèvement au profit des actionnaires d'un intérêt de 4 à 5 %₀; — concession après adjudication avec concurrence et publicité.

Les projets déposés aux Chambres n'aboutirent pas, la Commission n'ayant pu se mettre d'accord avec le Gouvernement ni sur le tracé des lignes ni sur les concessions à donner. Des questions d'intérêt local l'emportèrent sur l'intérêt général, en vue duquel on avait conçu le plan d'ensemble.

Après cet échec de la première tentative d'exécution des grandes lignes, on concéda plusieurs lignes secondaires; malgré leur peu d'importance, elles servirent de champ d'expériences fertile en résultats.

1. Dans l'histoire des chemins de fer en France, on retrouve constamment présentée, sous différentes formes, il est vrai, cette idée de n'attribuer à l'Etat aucun bénéfice qu'après prélèvement d'une certaine somme par les entrepreneurs ou les bailleurs de fonds.

Lors de la concession de la ligne de Paris à Saint-Germain[1] à la Banque Emile Pereire (9 juillet 1835), on voyait poindre déjà les prodromes d'une nouvelle orientation de la politique du Gouvernement en matière de chemins de fer : la durée de la concession étant de quatre-vingt-dix-neuf ans, la ligne devait faire retour à l'Etat à l'expiration de ce délai ; de plus, à l'acte de concession était annexée une série de stipulations reproduites ultérieurement dans des cas analogues et jugées toujours suffisantes ; elles constituèrent le cahier des charges.

Au point de vue technique, ce cahier des charges décidait que les chemins de fer devaient délaisser les grandes routes nationales et avoir un tracé absolument indépendant : le rayon des courbes, le maximum des déclivités, la nature et le nombre des travaux d'art pour les écoulements d'eau étaient prévus à l'avance. Par des clauses spéciales, le Gouvernement se réservait un droit absolu de contrôle et de surveillance ; il fixait le maximum des tarifs pour les transports des voyageurs et des marchandises et imposait l'autorisation ministérielle pour les relèvements ultérieurs de taxes.

De cet exposé on peut conclure que l'Etat, sans songer encore à organiser les chemins de fer d'une façon méthodique, a voulu, dès l'origine, être l'associé des Compagnies privées ; c'est ainsi qu'à la genèse même de la nouvelle locomotion les intérêts de l'Etat furent étroitement unis à ceux des entrepreneurs, et cela explique l'impossibilité de préciser exactement la limite de l'intervention de l'Etat et de la contribution des Compagnies.

La loi du 9 juillet 1836 approuva la concession de la ligne de Montpellier à Cette (27 kilomètres)[2] ; le cahier des charges[3] de cette ligne prévoyait une diminution graduelle des tarifs au bout d'un certain nombre d'années.

Une autre loi du 17 juillet 1837 autorisa le Trésor à faire un nouveau prêt de 6 millions à la Société qui, par les lois des 29 juin 1833 et 12 mai 1836, avait été déclarée concessionnaire des lignes d'Alais à Beaucaire et à Nîmes et d'Alais à la Grand'Combe[4].

Peu de temps auparavant avait eu lieu également la concession des chemins de fer de Paris à Versailles, rive droite et rive gauche (26 mai 1837)[5].

Tout en faisant ces essais variés de lignes secondaires, le Gouvernement ne perdait pas de vue l'établissement des grandes lignes. Après de longs débats, la Chambre rejeta de nouveau les projets de lignes de Paris à la frontière belge, de Lyon à Marseille, de Paris à Orléans, de Paris à Rouen, au Havre et à Dieppe, de Paris à Tours, qui lui avaient été présentés de nouveau en mai 1837. Le Gouvernement et la Chambre étaient encore à la recherche du meilleur système pour la construction des grandes lignes. Toutes les combinaisons qui furent proposées donnèrent lieu à des discussions plus ou moins longues ; mais on n'en adopta aucune en principe ; on se contenta de prendre seulement des décisions d'espèce[6].

A la Chambre des députés, qui possédait alors des orateurs très

1. Ouverte le 26 août 1837.
2. Ouverte en juin 1839.
3. Pour la première fois, on stipulait l'obligation pour les locomotives de brûler leur fumée.
4. Ouvertes en août 1840.
5. Ouvertes les 4 août 1839 et 10 septembre 1840.
6. Sax, *Verkehrsmittel*, II, p. 483.

distingués, le régime des chemins de fer donna lieu à plusieurs de ces joutes oratoires qui ont rendu cette époque si célèbre.

Le comte de Jaubert, dans un long discours, se déclara partisan de l'exécution des lignes par l'Etat; il revendiqua tout au moins la construction et l'exploitation des lignes principales ; ce fut aussi l'avis de M. Fould. Tout en se montrant, en principe, favorable à l'exécution par l'Etat des lignes principales, le Ministre des Travaux publics, dans sa réplique aux orateurs précédents, fit remarquer à la Chambre que la charge imposée au Trésor serait excessive, et qu'en pareille matière il ne fallait pas de système absolu. Il fit valoir les raisons générales qui militent dans chaque cas particulier en faveur de l'un des trois systèmes de concours (subvention, garantie d'intérêt, prêt) ; il exprima toutefois ses préférences pour les subventions directes qui correspondaient à un sacrifice bien déterminé du Trésor.

Ce fut le célèbre orateur Berryer qui répondit au Ministre : il combattit le système des subventions en capital à raison de l'agiotage qui pouvait en découler, ces subventions devant avoir pour conséquence une hausse proportionnelle des actions des Compagnies ; il préconisa, au contraire, le système de la garantie d'intérêt. Par contre, M. le comte Duchâtel se déclara l'adversaire de ce dernier système qui présentait, d'après lui, le grand inconvénient d'obliger l'Etat à s'occuper des dépenses et des recettes des Compagnies, et, par conséquent, à contrôler tous leurs comptes. Nous rencontrerons souvent de semblables débats parlementaires, et il n'y a pas lieu de s'arrêter longtemps à cette discussion, car elle ne donna aucun résultat[1].

Il y avait alors *en exploitation* 149 kilomètres de chemins de fer d'intérêt général et 27 kilomètres de chemins de fer industriels ; *en construction ou concédés*, 256 kilomètres ; soit un total de 432 kilomètres[2], ainsi répartis :

Dans les départements de la Loire et du Rhône, les lignes déjà indiquées, Saint-Etienne à Andrézieux, Andrézieux à Roanne, Saint-Etienne à Lyon et à Montbrison-Montrond ; dans le Gard, la ligne Beaucaire à Nîmes-Alais avec prolongement d'Alais à la Grand'Combe ; dans l'Hérault, la ligne Montpel-

1. Cette absence de résultat a été dans la suite fort mal interprétée en Allemagne; ainsi c'est à tort que Knies (*Die Eisenbahnen und ihre Wirkungen*, 1853, p. 34) expose que le Gouvernement français, en 1838 et 1839, *avait proposé les chemins de fer de l'Etat*, mais qu'il avait été battu par tous les financiers qui siégeaient à la Chambre; la majorité était alors convaincue de la productivité des chemins de fer, et la richesse de la France rendait le placement des actions absolument séduisant et facile. Nous avons déjà vu plus haut qu'en 1837 ni le Gouvernement ni les personnalités influentes à la Chambre n'avaient songé à confier à l'Etat la construction pas plus que l'exploitation des chemins de fer. Il régnait encore à cette époque une prévention contre la valeur des chemins de fer, et personne n'était porté à placer ses capitaux en actions des Compagnies. Nous verrons également plus loin qu'en 1838, lors de la construction (et non pas de l'exploitation) de quelques grandes lignes par l'Etat, le Gouvernement a cru devoir indiquer, comme une des causes fondamentales de ses propositions, la nécessité d'assurer l'exécution de ces lignes reconnues indispensables, étant donné que les capitaux privés continuaient à rester timides et méfiants. J'insiste sur ce fait, car le livre de Knies est en Allemagne un des plus importants sur la question des chemins de fer. (J. Jäger, dans *Die Lehre von den Eisenbahnen auf Grundlage des Staates*, Munich, 1835, pp. 50 et 51), a, en général, fort bien décrit la situation en 1842 des Compagnies privées de chemins de fer.

2. De Reden parle de 482 kilomètres. Beil (*Stand der Eisenbahnen im Jahre*, 1843; Frankfort, 1844) donne le chiffre de 478 kilomètres.

D'après la statistique des chemins de fer français, les concessions atteignaient un total de 354 kilomètres à la fin de 1836 et un total de 471 kilomètres à la fin de 1837.

lier à Cette ; dans la Gironde, la ligne de Bordeaux à la Teste, près du bassin d'Arcachon ; en Alsace, la petite ligne de Mulhouse à Thann ; ensuite les lignes de Paris à Versailles, rive droite et rive gauche, et la ligne de Saint-Germain. Il faut citer aussi un grand nombre de petites lignes établies pour faciliter l'exploitation des mines de houille, savoir : dans le département du Nord, les petites lignes Saint-Waast à Denain, Denain à Abscon et Saint-Waast à Anzin ; dans le département de l'Aisne, la ligne de Villers-Cotterets à Port-aux-Perches sur le canal de l'Ourcq, et dans les départements de la Côte-d'Or et de Saône-et-Loire, la ligne d'Epinac au canal de Bourgogne et celle d'Epinac au canal du Centre : on y ajouta ensuite, à la fin de 1837, les lignes du Creusot au canal du Centre et de Bert et de Montcombry à la Loire, soit au total 35 kilomètres.

En regardant sur la carte de France tout l'éparpillement de ces tronçons de lignes, on voit clairement que les entreprises privées ne se préoccupaient pas encore de combiner un plan d'ensemble pour la construction des chemins de fer et que l'Etat n'avait nullement l'idée d'avoir un grand programme de travaux. C'est à peine si quelques-uns de ces tronçons, comme ceux de Montpellier à Cette, de Beaucaire à Alais, de Saint-Etienne à Roanne et le tronçon Lyon-Givors, du chemin de fer de Saint-Etienne-Lyon, pouvaient être plus tard rattachés aux grandes lignes.

Le Gouvernement, ainsi que nous l'avons vu, avait échoué, en présentant à la Chambre un plan d'une certaine étendue.

Néanmoins le Ministre des Travaux publics, M. Martin, constitua par arrêtés des 28 octobre et 10 novembre 1837, une Commission extraparlementaire où siégeaient les personnalités les plus importantes, et il soumit à cette Commission vingt-six questions concernant les chemins de fer.

Parmi ces questions, nous ne parlerons ni de celles qui étaient d'ordre exclusivement technique, ni de celles qui réglaient des difficultés purement législatives. Au contraire, les cinq questions suivantes sont fort intéressantes.

Question I. — « Le Gouvernement exécutera-t-il lui-même les grandes lignes de chemins de fer, ou bien acceptera-t-il les offres de Compagnies privées qui rempliront les conditions de capacité et de solvabilité exigées ? »

La Commission se prononça pour le partage des travaux entre l'Etat et les Compagnies ; elle se divisa sur la base de cette répartition et elle pensa qu'il serait prudent d'armer l'Etat contre les sollicitations en arrêtant un programme de classement pour les lignes importantes que l'on commencerait immédiatement.

Question II. — « L'Etat fera-t-il exécuter les chemins de fer par l'Administration des Ponts et Chaussées ou par des Administrations spéciales ou par des entrepreneurs ou adjudicataires travaillant sous sa surveillance ? »

La Commission se décida pour l'exécution par des entrepreneurs.

Questions III et IV. — « L'Etat percevra-t-il un péage pour le transport sur les chemins de fer[1], et ce péage aura-t-il pour objet de procurer un bénéfice ou d'indemniser le Trésor de ses frais ? »

1. On ne voit pas clairement dans le rapport de la Commission ce qu'on avait alors entendu par le mot « *péage* ». On donna plus tard une définition plus nette. « *Péage* », c'est la somme à payer pour l'usage de la voie ferrée, somme distincte du prix de transport proprement dit. — Voir remarque, p. 15.

La Commission fut d'avis qu'un péage devait être perçu et qu'il fallait le calculer de manière à assurer un bénéfice au Trésor.

Question V. — Percevra-t-il par des agents ou par des fermiers adjudicataires?

La réponse fut que la ferme était préférable.

Les délibérations fort intéressantes de la Commission démontrent qu'elle était d'accord en principe avec le Gouvernement pour favoriser un système mixte de constructions par l'Etat et de constructions par les Compagnies. Avant tout, elle reculait devant la responsabilité d'imposer au Trésor la charge d'établissement de toutes les lignes, mais elle affirmait qu'en cas de nécessité l'Etat ne devrait pas hésiter à construire lui-même des chemins de fer dont l'administration ou l'exploitation cependant seraient remises à des Compagnies privées, soumises au contrôle sévère de l'Etat. La Commission déclarait, en outre, formellement dans son procès-verbal que le rachat de toutes les concessions pouvait avoir lieu, après un délai de quinze années et moyennant paiement d'une indemnité.

Le 15 février 1838, le Gouvernement présenta à la Chambre un projet de loi concernant quatre lignes d'intérêt général : la première de Paris à Douai, Lille et Valenciennes; la seconde, de Paris à Rouen; la troisième, de Paris à Orléans; et la quatrième, d'Avignon à Marseille. L'Etat devait les exécuter lui-même, car l'industrie privée, à qui on pouvait confier la construction des petites lignes, n'était pas de taille à pouvoir se charger des grandes artères.

Il y a lieu d'observer ici que le Gouvernement, en déposant ce projet, n'avait qu'un but unique : entreprendre ces chemins de fer par l'Etat, à défaut d'entrepreneurs privés capables de remplir leurs engagements ; quant à l'exploitation, le Gouvernement n'avait encore arrêté aucun système.

L'auteur de l'*Exposé des motifs* du projet de loi, M. le directeur général Legrand, exposait que deux idées principales avaient présidé à l'étude de la structure du réseau : d'une part, relier la capitale aux villes de provinces les plus importantes; d'autre part, assurer le transit entre l'Océan et la Méditerranée et le transit de ces deux mers sur l'Italie, la Suisse, la Belgique et l'Allemagne. Le Gouvernement reconnaissait l'impossibilité de tout entreprendre à la fois et la nécessité d'établir un ordre de priorité pour la construction de ce réseau de 1.100 lieues[1], évaluée à 1 milliard. Afin de ne pas trop surcharger les finances publiques et afin d'éviter une hausse exagérée des salaires et du prix des terrains et des matériaux, le Gouvernement se prononçait catégoriquement pour la construction de ces lignes essentielles, dans le but de rester maître des tarifs et de les maintenir aussi élevés que possible.

La Commission chargée de l'examen du projet comprenait, notamment, le comte Jaubert, Duvergier de Hauranne, Cordier, Arago, Berryer, Rémusat, Chasles, le colonel Paixhans, Odilon-Barrot, Thiers et Billault.

Ce fut Arago qui rédigea le rapport. Il estimait que le Gouvernement s'était trompé en alléguant l'impossibilité pour l'industrie privée de mener à bonne fin la construction d'aussi grandes lignes et il ne jugeait pas suffisant

1. 4.300 kilomètres.

d'inscrire dans les actes de concession le droit de revision des tarifs et le droit de rachat. Il ajoutait qu'on ne devait concéder les lignes que pour un temps déterminé et que l'Etat prendrait des garanties assez grandes en exigeant le versement d'un cautionnement élevé. Enfin, il pensait qu'il ne fallait pas ouvrir simultanément tous les chantiers, car l'art des chemins de fer était encore dans son enfance, et il valait mieux profiter de toutes les innovations que la théorie et l'expérience auraient fait éclore.

Une brillante joute oratoire eut lieu, cette fois encore, à la Chambre des députés où Lamartine se fit particulièrement remarquer en se déclarant le partisan convaincu de la construction par l'Etat[1]. Le projet du Gouvernement fut néanmoins repoussé par 196 voix contre 69. La majorité ne tint pas compte de ce fait qu'en acceptant la charge de la construction des voies ferrées dont il assumait la responsabilité, l'Etat apprenait aux rentiers français à profiter pour leurs affaires du développement des chemins de fer et à employer leurs capitaux dans des placements à peu près garantis.

Le 26 mai 1838, le Gouvernement déposa un nouveau projet de loi portant concession à une Compagnie privée du chemin de fer de Paris à Rouen, au Havre et à Dieppe. La loi fut votée le 6 juillet, mais avec des clauses si rigoureuses que les concessionnaires durent dissoudre la Compagnie en formation et que la concession fut résiliée par une loi du 1er août 1839. La concession d'une ligne de Lille à Dunkerque subit le même sort.

Le 26 mai 1838, le Ministre des Travaux publics avait également déposé un projet de loi relatif à la concession, pour une durée de soixante-dix ans, d'un chemin de fer de Paris à Orléans ; le Gouvernement s'engageait, dans la convention, à n'autoriser, avant un délai de vingt-cinq ans, aucune autre ligne de concurrence. La Chambre repoussa cette clause et le Gouvernement dut se réserver, en concédant cette ligne, comme dans toutes les concessions ultérieures, le droit formel d'autoriser, si bon lui semblait, la construction de lignes concurrentes. Il y a lieu de noter à ce propos que les cahiers des charges de cette époque, sur lesquels nous reviendrons en particulier au chapitre XV, étaient de plus en plus compliqués : par manque d'expérience bien plus que par méfiance vis-à-vis des entrepreneurs, on voulait tout réglementer avec beaucoup trop de précision.

Dans la vie économique (c'est un fait connu qu'on passe brusquement d'un excès à un excès contraire), on voit les capitaux affluer vers des entreprises presque au moment où ces capitaux semblent s'en éloigner le plus. Le phénomène inverse se produit aussi constamment; il en fut de même pour

1. On a souvent parlé de ce discours de Lamartine ; on a rappelé, récemment encore, ses avertissements contre le pouvoir des capitalistes maîtres des Compagnies des chemins de fer (Voir *Exposé des motifs* d'une proposition de loi de MM. Cheneau et Labuze, session 1881-1882, relative aux modifications à apporter à la loi du 11 juin 1880, sur les chemins de fer d'intérêt local) (Voir, également, débats parlementaires du 3 au 11 février 1896). Bien des auteurs, et surtout des littérateurs allemands, en ont parlé à propos du système des chemins de fer en France. Sax (*Verkehrsmittel*, I, p. 185), qui cite intégralement en français les paroles de Lamartine, ne trouve pas qu'en France la prophétie du poète se soit réalisée. Par contre, A. de Leyen, qui reproduit en allemand le même passage dans son traité de *Die niederlage der Privat bahnen in franzosischer obgeordnetenhause* (*Archiv für Eisenbahnwesen*, I, 1882, pp. 367 et suiv.), déclare dans le *Handwörterbuch der Staatswissenschaften* (vol. III, 1892, p. 195) que les paroles prophétiques de Lamartine se sont réalisées point pour point.

les chemins de fer. En moins d'un an, les voies ferrées prirent la première place sur le marché. L'année précédente, le Gouvernement avait voulu exécuter lui-même la construction parce que les entrepreneurs ne voulaient accepter aucune concession; tout à coup la glace sembla se rompre et la période d'engouement commença. Chaque jour surgissaient de nouveaux projets de voies ferrées que le Gouvernement concédait, et toutes les valeurs de chemins de fer devinrent en Bourse l'objet d'une spéculation constamment plus passionnée. Lorsque la tension du marché eut atteint son maximum et que, pour des raisons économiques, un krach parut inévitable, il s'éleva en même temps à l'horizon politique des nuages qui hâtèrent l'explosion de cette crise financière et en aggravèrent les conséquences. La girouette avait tourné, et les capitaux indispensables pour les projets nouvellement éclos se firent rares; les souscriptions cessèrent tant l'on craignait la rigueur des clauses de concession. Il s'était aussi produit des événements bien caractéristiques, étant donné le peu d'expérience qu'on avait alors en matière de chemins de fer ; aussi la panique ne fit-elle que croître. Ainsi le capital de 8 millions, nécessaire à la construction de la ligne de Paris à Versailles, avait été souscrit, les travaux avaient commencé; on s'aperçut alors que les prévisions avaient été de 60 % trop faibles, et que la Compagnie n'avait pas d'autre moyen que de s'adresser au Gouvernement et de demander un prêt de 5 millions; ce prêt fut consenti par une loi du 1er août 1839, qui donna lieu encore à des débats fort mouvementés à la Chambre.

Le même fait s'était produit pour la ligne de Paris à Orléans, concédée un an auparavant. Le capital de 40 millions avait été souscrit, les travaux étaient poussés avec ardeur; mais les entreprises de chemins de fer avaient alors si peu de crédit que la plupart des souscripteurs, voyant la baisse considérable des actions, refusèrent de continuer leurs versements. Il fallut une fois encore solliciter l'aide du Gouvernement. L'opposition profita de cette occasion pour reprocher à l'Administration des Ponts et Chaussées d'établir volontairement des prévisions absolument insuffisantes, etc...

Le rapporteur de la Chambre des Pairs, le baron Charles Dupin, prétendit que les chemins de fer français ne produiraient pas de bénéfices comme ceux des autres pays, car ils avaient à lutter contre des difficultés toutes particulières : c'est ainsi que le prix du charbon était beaucoup plus élevé en France. A ces difficultés naturelles, M. Charles Dupin ajoutait l'intervention exagérée, jalouse, de l'Administration, les entraves apportées à l'initiative privée, les rigueurs excessives des cahiers des charges.

Après discussion, on permit à la Compagnie de restreindre sa concession à la section de Paris à Juvisy, avec embranchement sur Corbeil, et de préparer un nouveau cahier des charges laissant aux entrepreneurs la faculté de diminuer les dépenses nécessaires. Cette dernière mesure (modification du cahier des charges) fut généralisée par la loi du 9 août 1839, qui essaya de consolider la confiance du public. Néanmoins, malgré toutes les mesures prises pour ramener d'une façon durable les capitaux privés à une entreprise aussi considérable que le chemin de fer d'Orléans, il fallut, dès l'année suivante, accorder une garantie d'intérêts à la Compagnie.

Vers la fin de 1839, le Ministre des Travaux publics, M. Dufaure, institua une nouvelle Commission extraparlementaire pour éclaircir la question des chemins de fer; le programme de cette Commission comprenait huit

questions. Elle ne fit pas de propositions fermes : elle ne se prononça ni pour la construction par l'Etat, ni pour la construction par des entrepreneurs ; suivant les circonstances, on procéderait dans un sens ou dans l'autre. Sur un seul point, la Commission partagea complètement l'avis du Ministre. Dans le cas où l'Etat entreprendrait la construction d'une ligne, cette construction pourrait le plus souvent se limiter à l'infrastructure : c'était la partie essentielle de l'établissement des lignes, et les Compagnies privées chargées de l'exploitation trouveraient ainsi assez facilement les capitaux nécessaires pour les dépenses de superstructure et de matériel roulant.

C'est l'origine du système (exécution de l'infrastructure par l'Etat) qui eut dans la suite une importance capitale dans la politique française en matière de chemins de fer.

La Commission, dans son enquête, avait examiné les différentes formes du concours de l'Etat : subvention, prêt, souscription d'une partie du capital social et garantie d'intérêts. Elle repoussa la subvention comme prêtant trop à l'arbitraire et à l'injustice ; le prêt fut admis, à condition que le remboursement avec intérêts fût assuré.

Quant à la garantie d'intérêts, elle parut de nature à développer l'esprit d'association par la réunion des petits capitaux, à provoquer le classement des actions de chemins de fer dans les mains d'actionnaires sérieux, à combattre l'agiotage en fixant la valeur des titres, à activer l'exécution des travaux.

Les garanties à exiger des Compagnies, lors du concours éventuel de l'Etat, furent minutieusement discutées ; le Gouvernement fut invité à ne soumettre des projets de concession aux Chambres qu'après constitution des Compagnies. La responsabilité personnelle des premiers souscripteurs devait porter au moins sur la moitié de la somme souscrite. Enfin, on exigea des cautionnements en argent remboursables au fur et à mesure de l'avancement des travaux.

Des modifications fort importantes furent également apportées aux cahiers des charges ; on étudia de nouveau la question de savoir s'il fallait diviser dans les actes de concession les taxes en droit de péage [1] et en prix de transport. Le péage, puisque l'Etat prenait l'infrastructure à sa charge, représentait donc le droit perçu pour l'usage de la voie, tandis que le prix de transport représentait la rémunération du service de transport proprement dit.

Pour la première fois, on faisait une distinction entre les deux idées, et l'on décidait en même temps que l'Etat ferait éventuellement l'infrastructure de la ligne, tandis que les Compagnies se chargeraient de la superstructure, de la fourniture du matériel roulant et de toute l'exploitation [2].

1. Le mot péage avait pris dans le chemin de fer une signification particulière. D'après le cahier des charges, les tarifs se composaient de deux parties :

1° Le droit de péage, c'est la portion de taxe, qui représente le paiement du service rendu par le capital de premier établissement dépensé pour la construction de l'exploitation du chemin de fer ;

2° Le prix du transport, c'est la rémunération pour l'usage de la ligne et pour le bénéfice légalement dû au transporteur.

2. Le transport par chemins de fer fut envisagé comme une industrie spéciale, ainsi que le faisait la loi prussienne de 1838.

Aussi la Commission était-elle d'avis que les deux intéressés auraient à se partager le prix du transport au prorata du service rendu. Bien plus, puisque le Gouvernement devait fixer les tarifs, il devait déterminer d'avance les prix respectifs du péage et du transport proprement dits.

Cette distinction était nécessaire pour plusieurs raisons : 1° Il pouvait se faire que l'Etat possède aussi des lignes dont l'exploitation serait confiée à des entreprises privées; 2° aux termes de la loi du 2 juillet 1838, l'impôt ne frappait que les prix de transports proprement dits; et 3° des voitures n'appartenant pas aux concessionnaires devaient avoir le libre passage sur les rails et servir à plusieurs entrepreneurs de transports.

La Commission décida également que les concessionnaires ne pourraient pas s'opposer à la construction des embranchements que l'Administration croirait devoir autoriser.

En ce qui concerne la souscription d'actions par l'Etat, on ne se dissimula pas que les Compagnies seraient gênées dans leur liberté d'action, tandis que, d'autre part, l'Etat, dans sa double situation de représentant de l'intérêt public et d'actionnaire intéressé, serait exposé aux plus graves difficultés. Néanmoins, la Commission recommanda de concourir à la création de nouvelles voies ferrées, même en souscrivant des actions; mais il fut entendu que les actions de l'Etat seraient placées sur le même pied que toutes les autres et qu'on laisserait au Ministre le soin d'apprécier l'importance à donner à la souscription du Trésor.

Dans les années suivantes, pour plusieurs lignes approuvées, mais dont l'exécution avait été arrêtée, il fallut réclamer à différentes reprises l'aide de l'Etat. C'est ainsi que le Gouvernement, s'appuyant sur l'avis de la Commission extraparlementaire, était disposé à souscrire des actions du chemin de fer Paris-Orléans, mais la Chambre, préférant accorder une garantie d'intérêts, repoussa la proposition.

En conséquence, on accorda, en 1840, à cette Compagnie une garantie d'intérêts dont le taux fut fixé à 3 %, plus 1 % d'amortissement pendant quarante ans. Pour la première fois, on adopta une disposition nouvelle qui, vingt ans plus tard, devait jouer un rôle important.

Il fut bien entendu que les sommes déboursées par l'Etat à titre de garantie d'intérêts ne seraient que des *avances* que la Compagnie rembourserait avec les excédents du revenu de 4 % net réservé aux actionnaires. En même temps la durée de la concession de la ligne Paris-Orléans fut portée de soixante-dix ans à quatre-vingt-dix-neuf ans.

Pour la ligne de Strasbourg à Bâle, l'Etat ne fit qu'une avance de 12.600.000 francs ; il alloua, en même temps, 4 millions à la ligne Andrézieux-Roanne [1].

En l'absence d'entrepreneur pour les lignes de Montpellier à Nîmes et de Lille à Valenciennes et à la frontière belge, la Chambre autorisa le Gouvernement, le 1er juillet 1840, à entreprendre lui-même la construction de ces lignes, et lui ouvrit à cet effet un crédit de 10 millions.

1. Loi du 15 juillet 1840.

La concession, précédemment donnée, d'une ligne de Paris à Rouen et au Havre avait été retirée, ainsi que nous l'avons dit, parce que les entrepreneurs n'avaient pas cru pouvoir exécuter toute la ligne. Le 15 juillet 1840, il se forma une Société nouvelle à laquelle on ne concéda, que la ligne Paris à Rouen. La Compagnie, au capital de 36 millions avait la promesse de l'Etat de se voir avancer, en cas de besoin, une somme de 14 millions en deux paiements distincts.

L'année 1841 s'écoula dans un calme relatif; le Gouvernement, aussi bien que le monde industriel, en profita pour mettre en pratique les expériences déjà faites et pour se préparer à exécuter d'autres lignes.

Le résultat matériel n'était pas encore considérable, et pourtant toutes les grandes lignes étaient ébauchées.

A la fin de 1841, on avait concédé 805 kilomètres de lignes d'intérêt général et 75 kilomètres de chemins de fer industriels; total, 880 kilomètres[1]. L'Etat en avait construit environ 78. Le réseau en exploitation comprenait 573 kilomètres de chemins de fer d'intérêt général et 65 kilomètres de chemins de fer industriels[2].

Le capital engagé dans toutes ces entreprises s'élevait à 274 millions, dont 67 millions à la charge de l'Etat : 42 millions seraient avancés à différentes lignes et 25 millions dépensés directement. En même temps le Trésor garantissait à la ligne Paris-Orléans l'intérêt à 4 $^0/_0$ d'un capital de 40 millions. En réalité, la dépense totale était de 179 millions, dont 3.250.000 payés par l'Etat.

Les diverses tentatives pour établir le réseau ferré qui devait couvrir la France entière n'étaient donc pas restées absolument infructueuses. Dans les huit années de cette période préparatoire, de 1833 à 1841, les idées des législateurs avaient cessé d'être vagues, et l'on pouvait déjà discerner le germe des principes de la politique future des chemins de fer. Le monde spécial des affaires, de même que la grande masse de la petite épargne, ne savait pas encore bien comment il devait user de la nouvelle découverte. Les capitalistes jetaient des regards méfiants; la spéculation se montrait peu généreuse et peu clairvoyante; aussi, en s'opposant à la hausse des cours de chemins de fer, préparait-elle inconsciemment une crise dangereuse aux entreprises privées.

On pouvait, par ailleurs, croire que l'opinion publique, jusque-là favorable à la construction des lignes par des Compagnies privées, allait changer d'avis et adopter de préférence le principe d'un réseau d'Etat.

Mais ce courant, s'il s'arrêta, n'en eut pas moins pour effet de donner

1. C'est aussi le chiffre indiqué par Röll (p. 1681); Sax (p. 456) : 977 kilomètres; de Reden : 1.018 kilomètres; Beil : 1.007 kilomètres; Octave Noel, dans le *Dictionnaire des finances* de Léon Say (t. I, 1889, p. 955) : 887 kilomètres.

2. A la même époque, il y avait :

	Construits ou à construire.	Longueur en exploitation.
En Angleterre	3.617 kilomètres	2.521 kilomètres
En Allemagne	2.811 —	627 —
En Autriche	877 —	747 —
En Belgique	621 —	378 —
Aux Etats-Unis	15.000 —	5.800 —

à l'Etat une grande influence en matière de chemins de fer. Ce fut d'autant plus important que toutes les règles pour les traités avec l'industrie privée ont été édictées pendant cette période.

Deux fois déjà, en 1833 et 1841, le droit d'expropriation avait été modifié en vue de la construction des chemins de fer; on avait aussi réglementé les mesures de sécurité, les tarifs et un grand nombre de questions techniques [1].

Peu à peu les différentes formes du concours financier de l'Etat aux entreprises de chemins de fer se précisèrent. Peu à peu elles passèrent de la théorie à la pratique.

Tel est le résumé des deux premières étapes des chemins de fer en France.

1. Une ordonnance du 22 juillet 1836 compléta l'ordonnance royale du 6 mai 1828, relative à l'épreuve des chaudières à vapeur; une décision ministérielle du 27 août 1839 fixait les règles spéciales pour l'usage des locomotives et pour leur épreuve préalable; une autre ordonnance du Ministre des Travaux publics établit les mesures en cas d'accidents dans l'exploitation des chemins de fer; les cahiers des charges furent modifiés à plusieurs reprises; enfin, la loi du 9 août 1839 autorisait le Gouvernement à transformer les conditions des traités avec les chemins de fer déjà concédés, afin de les mettre en concordance avec les principes nouveaux et afin de pouvoir leur appliquer la nouvelle tarification.

CHAPITRE II.

LE SYSTÈME DE 1842.

En étudiant la seconde phase du développement des voies ferrées françaises, on verra encore que les événements sont mieux jugés par celui qui les voit à distance que par celui qui s'y trouve mêlé.

Ainsi M. Audiganne, dans son ouvrage intitulé *les Chemins de fer*, paru en 1858, croit devoir, dans le second volume, imputer la lenteur de l'extension des chemins de fer aux changements de Ministère [1] qui furent si fréquents en France à cette époque. Une appréciation attentive des débats parlementaires nous enseigne, au contraire, que le Gouvernement, bien que se modifiant souvent dans sa composition, est demeuré fidèle à ses idées en matière de chemins de fer bien plus que l'opinion publique elle-même, qui s'est montrée si versatile.

Ce qui a nui au développement des chemins de fer en France fut d'abord la crainte de la guerre en 1840; quand cette crainte fut dissipée, le nouveau Ministère, partisan de la paix, trouva la question des chemins de fer loin d'être résolue. L'opposition en profita pour attaquer violemment le Gouvernement à maintes reprises; elle énumérait les progrès déjà accomplis par d'autres Etats, et elle affirmait que la manière dont la France s'était laissé devancer était une honte pour le pays et que, de plus, cela aurait des effets désastreux au point de vue économique et politique [2]. Aussi le Ministère du 29 octobre 1841 déposa-t-il, dès le 7 février 1842, sur le bureau de la Chambre, un projet qui, légèrement retouché, devint la loi du 11 juin 1842.

Les neuf premiers articles de cette loi esquissent le système complet de la politique française en matière de chemins de fer, politique de plus en plus consciente de la tâche à remplir. A cause de leur importance capitale, ces neuf premiers articles doivent être reproduits *in extenso*.

« **Dispositions générales.** — Article premier. — Il sera établi un système de chemins de fer se dirigeant :

1. Ce qui prouve que les différents ministères, qui se sont succédé en France, n'ont pas eu des idées différentes sur les chemins de fer, c'est que ces idées ont toujours été défendues devant les Chambres par le même directeur général, M. Legrand, devenu plus tard Sous-Secrétaire d'Etat.

2. M. Alfred Picard juge en quelques mots cette période : « La France, que son génie « avait toujours placée à l'avant-garde de la civilisation, ne pouvait pas rester en dehors « de ce mouvement général et se laisser devancer plus longtemps par les autres nations « sans compromettre ses plus grands et ses plus chers intérêts. » (*Les Chemins de fer français*, t. I, p. 239.)

« 1° De Paris :

« Sur la frontière de Belgique, par Lille et Valenciennes ; sur l'Angleterre, par un ou plusieurs points du littoral de la Manche qui seront ultérieurement déterminés; sur la frontière d'Allemagne par Nancy et Strasbourg ; sur la Méditerranée, par Lyon, Marseille et Cette ; sur la frontière d'Espagne, par Tours, Poitiers, Angoulême, Bordeaux et Bayonne ;

« Sur l'Océan par Tours et Nantes ;

« Sur le centre de la France, par Bourges ;

« 2° De la Méditerranée sur le Rhin, par Lyon, Dijon et Mulhouse ;

« De l'Océan à la Méditerranée par Bordeaux, Toulouse et Marseille.

« Art. 2. — L'exécution des grandes lignes de chemins de fer définies par l'article précédent aura lieu par le concours :

« De l'Etat, des départements traversés et des communes intéressées, de l'industrie privée, dans les proportions et suivant les formes établies par les articles ci-après.

« Néanmoins ces lignes pourront être concédées en totalité ou en partie à l'industrie privée, en vertu de lois spéciales et aux conditions qui seront alors déterminées.

« Art. 3. — Les indemnités dues pour les terrains et bâtiments dont l'occupation sera nécessaire à l'établissement des chemins de fer et de leurs dépendances seront avancées par l'Etat et remboursées à l'Etat jusqu'à concurrence des deux tiers par les départements et les communes.

« Il n'y aura pas lieu à indemnité pour l'occupation des terrains ou bâtiments appartenant à l'Etat.

« Le Gouvernement pourra accepter les subventions qui lui seraient offertes par les localités ou les particuliers, soit en terrains, soit en argent.

« Art. 4. — Dans chaque département traversé, le Conseil général délibérera :

« 1° Sur la part qui sera mise à la charge du département dans les deux tiers des indemnités et sur les ressources extraordinaires au moyen desquelles elle sera remboursée, en cas d'insuffisance des centimes facultatifs ;

« 2° Sur la désignation des communes intéressées et sur la part à supporter par chacune d'elles, en raison de son intérêt et de ses ressources financières.

« Cette délibération sera soumise à l'approbation du roi.

« Art. 5. — Le tiers restant des indemnités de terrains et bâtiments, les terrassements, les ouvrages d'art et stations seront payés sur les fonds de l'Etat.

« Art. 6. — La voie de fer, y compris la fourniture du sable ; le matériel et les frais d'exploitation ; les frais d'entretien et de réparation du chemin, de ses dépendances et de son matériel resteront à la charge des Compagnies, auxquelles l'exploitation du chemin sera donnée à bail.

« Ce bail règlera la durée et les conditions de l'exploitation, ainsi que le tarif des droits à percevoir sur le parcours ; il sera passé provisoirement par le Ministre des Travaux publics et définitivement approuvé par une loi.

« Art. 7. — A l'expiration du bail, la valeur de la voie de fer et du matériel sera remboursée, à dire d'experts, à la Compagnie par celle qui lui succédera ou par l'Etat.

« Art. 8. — Des ordonnances royales règleront les mesures à prendre pour concilier l'exploitation des chemins de fer avec les lois et règlements sur les douanes.

« Art. 9. — Des règlements d'administration publique détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour garantir la police, la sûreté, l'usage et la conservation des chemins de fer et de leurs dépendances. »

La Commission de la Chambre, à laquelle fut renvoyé le projet, choisit pour rapporteur M. Dufaure, qui approuva la classification proposée par le Gouvernement en lignes d'intérêt général et en lignes d'intérêt local, selon que ces lignes devaient servir au trafic de l'ensemble du pays ou seulement de certaines localités.

Pour que les lignes d'intérêt général pussent aussi bien servir aux besoins économiques et stratégiques [1], il fallut les faire partir de Paris et se diriger vers les frontières, et on devait relier les grandes villes par le tracé le plus direct ; on admettait bien quelques légers détours, rendus nécessaires par l'exigence de certaines localités situées dans le voisinage ou par les réclamations de certaines personnalités influentes ; on dut parer à certaines difficultés de terrains, que l'on négligerait aujourd'hui, grâce à la puissance des locomotives et au perfectionnement du matériel roulant.

La Commission se rallia à l'idée d'associer l'Etat et l'industrie privée, conformément aux propositions du projet de loi. On a, il est vrai, reproché au Gouvernement d'abandonner la construction de grandes lignes à l'industrie privée, qui ne pouvait pas, réduite à ses seules ressources, venir à bout de la tâche entreprise. Il lui fallait l'aide de l'Etat; si ce concours financier lui est refusé... « l'œuvre des chemins de fer, dit M. Dufaure, court le risque de ne s'exécuter que très lentement parmi nous; nos fortunes sont modérées, notre commerce extérieur, restreint et languissant, ne présente pas les admirables ressources que le commerce de la Grande-Bretagne a fournies à ses améliorations intérieures. Les capitaux épargnés recherchent avant tout les placements assurés, la propriété territoriale ou la dette publique. Le peu de succès des chemins de fer entrepris avec le plus d'éclat a effrayé les plus hardis.

« D'autre part, les ressources financières de l'Etat ne sont pas sans limites ; nous serons bientôt obligés de vous le dire. Ce que nous vous proposons d'entreprendre est très hardi : aller plus loin nous semblerait une inexcusable témérité.

« Cependant il faut aborder ce grand travail qui importe à la dignité et à la prospérité du pays; on est ainsi conduit à réunir et à combiner l'action de l'Etat et de l'industrie privée. »

1. L'importance des chemins de fer au point de vue stratégique a été en France, aussi bien qu'en Allemagne, reconnue aux débuts des voies ferrées. Il est très regrettable qu'on n'ait pas publié jusqu'ici (du moins à notre connaissance), le Mémoire de Hausemann-Mildesch en 1848, dont M. le ministre Maybach a parlé, le 11 novembre 1879, à la Chambre des députés de Prusse (*Stenographische-Berichte*, 1879, p. 108).

Il y a lieu de remarquer incidemment que M. Dufaure était personnellement partisan du système absolu du monopole de l'Etat, mais que, comme rapporteur, il soutenait l'opinion de la majorité de la Commission, favorable à l'association avec les Compagnies.

Sur la répartition des travaux entre l'État et la Compagnie, M. Dufaure ajoutait : « Votre Commission pense que ce système est, en ce moment, le plus raisonnable que l'on puisse adopter. La dépense qu'entraîne la création du chemin et de son matériel d'exploitation est partagée à peu près également entre l'Etat et l'industrie privée ; l'Etat demeure propriétaire du chemin ; la Compagnie n'est qu'exploitante et en vertu d'un bail... A la fin de son bail, elle sera remboursée en partie des avances qu'elle aura faites en le prenant ; elle sera indemnisée du surplus par les bénéfices de son exploitation. L'Etat est dédommagé par tous les avantages que lui procure le chemin, par l'activité et l'aisance qu'il répand sur son passage et peut-être enfin par les subventions que lui donneront un jour les Compagnies exploitantes, et qui lui permettront d'éteindre la dette qu'il va contracter. »

Les dispositions consignées dans l'article 4 n'étaient que l'application du principe écrit dans les articles 28 et 29 de la loi du 16 septembre 1807 au sujet du concours des départements et des communes aux ouvrages susceptibles de présenter pour eux une utilité locale.

Mais on n'avait jamais appliqué à la lettre ces articles ni le décret de 1811 dont l'article 6 prévoyait une répartition des frais de construction et d'entretien des routes nationales de troisième classe entre l'Etat et les départements. Ainsi, le Trésor, par exemple, en 1840, avait supporté la totalité des frais de construction des chemins de fer de Montpellier à Nîmes, de Lille et de Valenciennes à la frontière belge. La Commission, frappée de l'importance de ses stipulations, adhéra à la proposition du Gouvernement.

En équité, la participation des localités se justifiait amplement par l'accroissement inévitable de la valeur des propriétés dans les régions voisines des chemins de fer, par l'aisance qu'apportait à ces régions le paiement de sommes considérables pour acquisitions de terrains, salaires d'ouvriers, prix de matériaux pendant la période de construction, par les bénéfices considérables dont devait les faire profiter l'exploitation des lignes nouvelles.

On décida donc que les localités devaient pourvoir aux deux tiers de la dépense d'acquisition de terrains.

Le prix des terrains nécessaires à l'assiette des chemins de fer pouvant être évalué à 20.000 francs par kilomètre (à raison de 4 hectares), le sacrifice ainsi imposé aux localités était de 13.300 francs environ. On apportait, il est vrai, la restriction qu'il n'y aurait pas lieu à indemnité pour l'occupation des terrains et bâtiments appartenant à l'Etat.

Quant aux voies et moyens pour l'exécution des lignes classées, le rapporteur ajoutait que le projet de loi soumis aux délibérations de la Chambre devait entraîner une dépense approximative de 475 millions ; cette dépense, ajoutée à celle de 500 millions, résultant de la loi du 25 juin 1841, formait un total de 975 millions.

Cette somme serait un minimum, car (l'expérience l'avait déjà prouvé) les dépassements de crédits étaient à peu près inévitables.

La Commission montrait qu'il pourrait être pourvu à cette dépense extraordinaire :

1° Par les emprunts que la loi de finances de 1842 avait autorisé le Ministre à négocier jusqu'à concurrence de 450 millions;

2° Par les disponibilités de la caisse de l'amortissement[1] qui, eu égard au cours élevé de la rente, étaient évaluées à 550 millions environ pour les sept années à courir de 1843 à 1849 inclusivement.

La discussion du projet, qui occupa quatorze séances, donna lieu aux discours les plus variés.

M. Grandin critiqua toute l'économie du projet de loi, mais attaqua surtout l'exécution par l'Etat et réclama l'exécution par les Compagnies.

M. Gaulthier de Rumilly assura que tous les atermoiements des Gouvernements précédents montraient qu'il fallait répartir tous les travaux entre l'Etat et l'industrie privée. Il voulait voir cesser toute indécision par l'établissement de grandes lignes, car il était temps de marcher, à la vue des travaux exécutés en Allemagne.

M. Fould traita ensuite en détail la question des voies et moyens : il considérait comme impossible de faire face, avec quelque certitude, à la part de dépenses incombant à l'Etat, au moyen des ressources qui avaient été indiquées par le Gouvernement et par la Commission ; le concours des départements et des communes lui paraissait assis sur une base irrationnelle, mal déterminée, et le recouvrement de leurs subventions lui semblait problématique; l'association était, suivant lui, irréalisable dans les conditions prévues par le projet de loi ; il y avait, en effet, opposition d'intérêts entre l'Etat qui, pour réduire ses dépenses de construction, admettrait des tracés sinueux et accidentés, et les Compagnies qui, au contraire, auraient besoin de tracés faciles pour ne pas être grevées de frais d'exploitation exagérés. L'orateur concluait à l'exécution par les Compagnies, avec garantie d'intérêt.

Au point de vue stratégique, on exprima la crainte que l'Etat n'ouvrît à la fois un trop grand nombre de chantiers. Il fallait d'abord se borner à quelques lignes et hâter autant que possible la construction du chemin de fer de Strasbourg. Une nouvelle invasion aurait lieu très probablement par la même route et dans le même but que les précédentes. Elle serait tentée sans doute par cette vaste trouée, entre Metz et Strasbourg, jadis défendue par les places de Sarrelouis et de Landau, dont les traités de 1815 ont tourné les canons contre la France. C'est là que la Confédération germanique fait converger un réseau formidable de chemins de fer qui aboutissent à Cologne, Mayence, Mannheim.

Après un discours de M. de Carné, qui attaqua l'étendue du programme et réclama sa limitation à la ligne du Havre à Marseille avec embranchement sur la Belgique, M. Magnier de Maisonneuve donna, au contraire, son adhésion complète au projet de loi, qui, suivant lui, offrait une combinaison de nature à satisfaire pleinement aux intérêts généraux du pays.

M. le général Paixhans, tout en admettant et en se montrant même disposé à étendre la nomenclature du classement, insista sur les inconvénients

1. Voir de Kaufmann : *les Finances de la France*, traduction française, p. 463. Chez Guillaumin.

que présenterait le système consistant à engager simultanément les travaux sur un grand nombre de lignes et défendit le principe *de la totalité des lignes dans l'énumération, mais du nombre restreint des lignes dans l'exécution.*

D'autres orateurs reprochèrent au projet d'être incomplet ou injuste dans sa répartition entre les diverses parties du territoire.

M. Bineau, qui fut plus tard Ministre des Travaux publics, rendit compte de ses recherches sur le revenu probable des chemins de fer français. En Belgique, avec des tarifs de voyageurs très bas, 4, 6 et 8 centimes par kilomètre, les capitaux consacrés aux chemins de fer rapportent 4,2 $^0/_0$. En Angleterre, où les tarifs sont très élevés (0 fr. 17 pour la 1re classe et 0 fr. 12 pour la seconde), plus de la moitié des lignes avaient leurs actions au-dessus du pair, quelques-unes donnant des bénéfices représentant jusqu'à 15 $^0/_0$ du capital.

M. Bineau tirait de ces chiffres la conclusion que les grandes lignes françaises placées dans des conditions intermédiaires entre celles du réseau belge et celles du réseau anglais, seraient productives, et que, dès lors, on pouvait entrer résolument et à pas assurés dans l'exécution des voies ferrées; mais, d'autre part, il demandait que l'Etat se réservât la faculté d'alléger plus tard les charges du Trésor, en faisant des concessions aux Compagnies sérieuses qui viendraient à se présenter. La discussion générale se termina par un fort brillant discours de M. Berryer. A son avis, il suffisait que l'Etat confiât la construction à l'industrie privée, en s'engageant à avancer des garanties d'intérêt.

Après la clôture de la discussion générale, chaque article fut repris en détail et examiné sous toutes ses faces; on délibéra principalement sur le plan total. Le Gouvernement déclara qu'il ne songeait aucunement à entreprendre l'exécution de toutes les lignes à la fois; qu'il ferait connaître en temps opportun les premiers chemins de fer à établir, afin que l'industrie privée fût à même de faire ses offres de concours. Ainsi les départements et les communes connaîtraient par avance les travaux auxquels ils auraient à participer, et ils pouvaient se mettre en mesure de préparer les ressources nécessaires pour y faire face.

A la Chambre des pairs, plusieurs orateurs éminents, MM. Dupin, de Montalembert, d'Audiffred, Rossi (qui mourut plus tard Ministre du Pape) discutèrent le projet de loi.

M. Rossi, notamment, repoussa le reproche adressé aux chemins de fer d'être impropres au transport de marchandises. Son discours est fort caractéristique, si l'on considère l'époque à laquelle il a été prononcé.

La loi fut enfin votée et rendue exécutoire le 11 juin 1842. Elle contenait certaines dispositions de détail sur l'exécution des travaux et affectait :

1° Quarante-trois millions à l'établissement du chemin de fer de Paris à Lille et Valenciennes, par Amiens, Arras et Douai;

2° Onze millions 500.000 francs à la partie du chemin de fer de Paris à la frontière d'Allemagne, comprise entre Hommartingen et Strasbourg;

3° Onze millions à l'établissement de la partie commune aux chemins de fer de Paris à la Méditerranée et de la Méditerranée au Rhin, comprise entre Dijon et Chalon;

4° Trente millions à la partie du chemin de Paris à la Méditerranée, comprise entre Avignon et Marseille, par Tarascon et Arles;

5° Dix-sept millions à l'établissement de la partie commune aux chemins de fer de Paris à la frontière d'Espagne, et de Paris à l'Océan, comprise entre Orléans et Tours;

6° Douze millions à l'établissement de la partie du chemin de fer de Paris au centre de la France, comprise entre Orléans et Vierzon;

7° Un million 500.000 francs à la continuation et à l'achèvement des études des grandes lignes de chemins de fer.

Le résultat acquis par cette loi était considérable; mais toutes les difficultés n'étaient pas encore écartées, car on ne s'était pas inquiété des lignes que l'on considérait alors comme *voies de communication d'ordre secondaire*.

La ligne Strasbourg à Bâle avait été concédée dès l'année 1838. L'entrepreneur, M. Kœchlin, de Mulhouse, à qui le Gouvernement avait accordé, en 1840, une avance de 12.600.000 francs, avait terminé 134 kilomètres de la ligne sur une longueur totale de 140 kilomètres (de Königshofen jusqu'à Saint-Louis); mais les travaux étaient sur le point d'être interrompus parce qu'il manquait à la Compagnie 6 millions pour leur achèvement; 35 millions étaient déjà dépensés; sur les 80.000 actions de 500 francs, 46.000 titres seulement avaient été placés; M. Kœchlin, avait mis toute sa fortune dans l'entreprise, et les actions, qui étaient tombées à 240 francs, auraient considérablement baissé si cet industriel avait jeté sur la place les 34.000 titres dont il disposait. Il sollicita un prêt de 6 millions sur dépôt d'actions. Le Gouvernement accepta la combinaison suivante :

Suspension, pendant un certain nombre d'années, de l'amortissement et de l'intérêt des 12.600.000 francs prêtés par le Trésor, et en même temps autorisation d'emprunter 6 millions de francs à un taux agréé par l'Etat.

« L'adoption de cette combinaison, disait le rapporteur, est des plus avantageuses pour l'Etat, car il aurait dû dépenser 21 millions, s'il avait lui-même exécuté la ligne d'après les principes de la loi du 11 juin 1842. » La Chambre ne fut pas de cet avis et rejeta le projet; la ligne fut néanmoins ouverte à l'exploitation en 1844.

La Chambre refusa également une avance de 2 millions à la petite ligne en construction de Bordeaux à la Teste, qui se trouvait dans une situation financière fort critique. Cinq millions avaient déjà été dépensés; malgré un dépassement de 1.100.000 francs, sur les devis primitifs, qui se montaient à 3.900.000 francs, il y avait encore à prévoir une somme de 650.000 francs, qu'il était fort difficile de se procurer, parce que les actions étaient presque toutes entre les mains d'un petit nombre de fondateurs; il ne s'agissait pas de venir en aide à des spéculateurs, mais de donner des débouchés à un pays dépourvu de voies de communication. La Compagnie s'effondra, et la ligne fut mise sous sequestre.

Les deux lignes Paris-Versailles, rive droite et rive gauche, avaient préparé un projet de fusion et demandé une aide temporaire à l'Etat. On la leur refusa et on ne manqua pas de reprocher au Gouvernement la faute qu'il avait commise en concédant deux lignes parallèles.

Par contre, dans la même année, on accorda à la Compagnie de Paris à Rouen la concession d'un prolongement jusqu'au Havre et en même temps une subvention de 10 millions; l'intérêt du prêt était de 3 $^0/_0$ à partir de 1850, et le remboursement devait commencer en 1857; on violait encore la

loi de principe du 11 juin 1842, puisqu'on ne réclamait rien aux départements intéressés.

D'autre part, cette loi fut appliquée avec quelques modifications, lors de la concession de la ligne d'Avignon à Marseille. Cette ligne, dont la longueur était de 125 kilomètres, comportait de très sérieuses difficultés d'exécution, des terrassements considérables, deux grands viaducs, dont l'un sur la Durance, et l'autre sur le Rhône, plusieurs souterrains dont l'un de 4 kilomètres de développement. L'infrastructure était évaluée à 32 millions, non compris les indemnités des terrains.

Une Compagnie, à la tête de laquelle était la maison Talabot, se déclarait prête à se charger de la construction et de l'exploitation de cette ligne.

M. Talabot, alors député, était le gendre du Ministre du Commerce. Malgré ses attaches personnelles avec un membre du Gouvernement, les offres de sa Compagnie furent acceptées, et, le 23 avril 1843, le Ministre des Travaux publics proposa à la Chambre une loi accordant pour trente-trois ans la concession demandée. La convention stipulait que l'Etat, au lieu d'exécuter l'infrastructure, en vertu de la loi de 1842, donnerait à la Compagnie une subvention de 32 millions et lui livrerait, en outre, les terrains dont le prix serait payé par l'Etat, le département et les communes, dans la proportion déterminée par l'article 3 de la loi du 11 juin 1842.

Un futur Ministre, M. Vivien, l'auteur bien connu des *Etudes administratives*, fut chargé du rapport. Il examina dans tous ses détails le tracé proposé par le Gouvernement et y donna son adhésion; il vérifia, de plus, avec une attention scrupuleuse l'évaluation des dépenses et la jugea irréprochable. Il adopta le principe de l'exécution par l'industrie privée qui offrait, suivant lui, l'avantage de se prêter à plus d'économie et de rapidité, d'éviter les conflits à redouter du concours simultané de l'Etat et d'une Compagnie, tel que l'avait prévu la loi de 1842, et de bien déterminer l'étendue des sacrifices à imposer au Trésor. La Compagnie lui parut offrir toutes les garanties voulues, d'une part, à raison de la facilité avec laquelle elle avait placé les 40.000 actions qui composaient son capital social de 20 millions et, d'autre part, à cause de l'habileté et du talent de l'ingénieur des Ponts et Chaussées, M. Talabot, qui était investi des fonctions de directeur.

En ce qui concernait les stipulations relatives à l'exploitation, la Commission discuta longuement deux systèmes qui consistaient : l'un, à traiter la ligne comme une propriété affermée et à imposer une redevance au profit de l'Etat; et l'autre, au contraire, à ne chercher comme compensation de la subvention qu'une abréviation de la durée de la concession et un abaissement des tarifs. Le choix à faire entre ces deux systèmes n'avait pas été explicitement résolu par la loi de 1842 ; toutefois l'*Exposé des motifs* et le rapport de la Commission avaient paru ne viser que le second ; c'était d'ailleurs celui qui avait le caractère le plus libéral pour le public, et que le Gouvernement proposait d'adopter; ce fut aussi celui auquel s'arrêta la Commission. Elle pensa, en effet, que l'entreprise était trop aléatoire pour comporter une redevance annuelle fixe et que la stipulation d'une redevance proportionnée aux produits nets serait cause d'une immixtion regrettable de l'Etat.

1. M. Talabot, mort récemment, fut pendant longtemps le directeur de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.

Le projet de loi étant ainsi admis dans ses traits essentiels, la Commission réclama et obtint des améliorations de détail, qui peuvent se résumer ainsi qu'il suit :

Construction. — Augmentation de la section du souterrain de 4 kilomètres de la Nerthe, de manière à en mieux assurer la ventilation ;

Accroissement du poids des rails, qui fut porté de 30 à 35 kilogrammes.

Tarifs. — Réduction de 1 centime pour les voyageurs de 1re classe, de 1/2 centime pour ceux de 2e classe, de 5 centimes pour les bestiaux, de 2 centimes pour chacune des classes de marchandises ;

Transport des poissons frais à la vitesse des voyageurs ;

Couverture des voitures de 3e classe.

Service des dépêches. — Dispositions diverses propres à assurer ce service dans d'excellentes conditions de régularité et de rapidité.

M. Vivien terminait son rapport par l'expression du regret que le Gouvernement n'eût pas donné la préférence à une concession pure et simple avec garantie d'intérêt.

Dans la discussion à la Chambre, on reprocha au Gouvernement de s'être écarté du principe de la loi de 1842. Avec les crédits dont il disposait, il aurait pu commencer lui-même les travaux et faciliter ainsi la mise en adjudication publique de la ligne, qui aurait sûrement donné un rabais de subvention [1].

A l'encontre de la Commission, qui n'avait pas cru pouvoir imposer à la Compagnie une redevance pour location d'usage des terrains, M. Bineau soumit la disposition suivante :

« Pendant les cinq premières années de l'exploitation, la Compagnie est dispensée de toute redevance envers l'Etat, pour location du sol du chemin de fer et des travaux exécutés avec les 32 millions fournis par le Trésor public ; mais, à l'expiration des cinq années, si le produit net de l'exploitation excède 10 $^{0}/_{0}$ du capital dépensé par la Compagnie, en sus de ces 32 millions, la moitié du surplus sera attribuée à l'Etat à titre de prix de ferme. »

Cet amendement de principe, fort important, fut adopté par la Chambre des députés.

Les propositions d'ajournement furent repoussées à la Chambre des Pairs qui passa, en conséquence, à la discussion des articles. Cette discussion roula presque tout entière sur la clause du cahier des charges, qui autorisait la Compagnie concessionnaire à abaisser ses tarifs, soit pour une portion du parcours, soit pour une catégorie de transports.

M. le vicomte Dubouchage, redoutant l'usage abusif de cette faculté, grâce à laquelle la Compagnie pouvait régler à son gré les cours de certaines marchandises, présenta l'amendement suivant : « 1° La Compagnie concessionnaire ne pourra pas abaisser son tarif sur une partie quelconque

1. C'est en 1834 qu'on parla pour la première fois d'une correspondance par chemin de fer entre Avignon et Marseille ; trois projets étaient à l'étude en 1842 ; le Conseil général des Ponts et Chaussées, après de longues hésitations, se rallia à celui de M. Talabot.

de la ligne sans l'abaisser en même temps sur la ligne entière; elle ne pourra ni faire cette baisse totale, ni déclasser les marchandises dénommées à son tarif, sans l'approbation préalable du Ministre du Commerce, et à la suite d'une enquête sur toute la ligne du Rhône; 2° elle ne pourra relever son tarif, soit sur son parcours entier, soit sur les marchandises déclassées, qu'un an au moins après l'abaissement et jamais sans l'autorisation préalable du Ministre du Commerce. »

Au nom de la navigation du Rhône, M. le baron Dupin insista sur le soin avec lequel devraient être examinées les propositions de tarifs spéciaux présentées par la Compagnie qui, si on n'y veillait pas avec la plus grande attention, pourrait arriver à tuer l'industrie intéressante de la navigation du Rhône et altérer profondément les conditions de la concurrence entre les houilles du bassin d'Alais et celles de Saint-Etienne.

M. le comte Daru, rapporteur à la Chambre des Pairs, combattit l'amendement de M. Dubouchage et chercha à démontrer que jamais les chemins de fer ne seraient en état de faire le transport à des prix aussi réduits que la navigation entre Arles et Avignon. Il ajouta que l'usage des tarifs spéciaux était dans la nature même d'une entreprise ayant un caractère essentiellement commercial; qu'à la variété infinie des besoins il fallait pouvoir répondre par une variété suffisante de taxes et qu'aucune modification de tarifs ne devrait avoir lieu sans l'avis du Gouvernement et sans une enquête préalable sur l'opportunité de la nouvelle taxe.

Comme les questions de tarifs, soulevées dans cette discussion, reviendront dans notre étude, nous citerons ici quelques passages du discours du représentant du Gouvernement, M. Legrand, Sous-Secrétaire d'Etat.

Faisons tout d'abord observer que l'on appelait alors *tarifs différentiels* des tarifs spéciaux pour des sections de lignes ou pour certaines catégories de marchandises, tandis que plus tard on a appliqué cette dénomination aux tarifs à base variable suivant la distance[1].

« Les tarifs différentiels, dit M. Legrand, sont commandés tout à la fois par l'intérêt de l'entrepreneur et par l'intérêt public.

« D'abord, l'intérêt public est évidemment engagé dans la question, puisque le jeu des tarifs différentiels consiste à diminuer les taxes sur certains points, en les laissant, sur d'autres, au taux du maximum autorisé. Les tarifs différentiels n'ont donc pour résultat que de procurer des allégements au commerce.

« L'intérêt de l'entrepreneur de transports est également satisfait, puisque, au moyen des tarifs différentiels, il s'approprie des marchandises et des voyageurs qui, sans doute, lui échapperaient si les taxes n'étaient pas modérées.

« Qu'est-ce qu'une taxe, d'ailleurs, en matière de concession? C'est le loyer d'un service rendu; si le service varie d'importance, pourquoi la taxe resterait-elle invariable?

« Une taxe, c'est la rémunération d'une dépense; si la dépense varie, pourquoi la taxe ne varierait-elle pas?...

« Les industries de transports par terre, par eau ou par chemin de fer, ne vivent et ne prospèrent que par les tarifs différentiels; c'est en différen-

1. Voir chapitre XVI.

ciant sagement leurs tarifs qu'elles savent se prêter et satisfaire aux besoins du public, qu'elles attirent, sur la voie qu'elles exploitent, des marchandises et des voyageurs pour lesquels cette voie deviendrait inutile sans cette flexibilité des tarifs.

« Le roulage par terre différencie ses tarifs à chaque instant. Ses prix ne sont pas exactement proportionnels aux distances. Il demande pour de faibles distances des prix relativement plus forts que pour les grandes distances, et cela se conçoit : sur les courts trajets, les frais de chargement et de déchargement et les frais généraux de l'entreprise exercent une notable influence sur les prix de revient. Mais ces mêmes frais s'atténuent et peuvent même s'effacer lorsqu'il s'agit de parcourir un grand trajet.

« Sur les points où le roulage est sûr de trouver des marchandises de retour, il accorde pour l'aller un prix plus doux. Si, au contraire, il doit revenir à vide, force lui est de demander un prix plus élevé, lors même que la distance serait exactement la même. Otez-lui le droit de différencier ses prix, vous l'empêcherez évidemment d'exercer utilement son industrie.

« Les mêmes considérations s'appliquent exactement aux transports par eau.

« Pourquoi donc priveriez-vous de la même facilité les concessionnaires de chemins de fer? Le public ne peut qu'y gagner, et l'intervention nécessaire de l'autorité pour homologuer les modifications, l'obligation imposée de n'opérer ces modifications qu'à de longs intervalles et de les faire connaître à l'avance au public offrent assurément toutes les garanties désirables.

« Les tarifs différentiels sont la base de toutes les opérations de l'industrie des transports. Interdire ces tarifs, c'est paralyser l'industrie et, je le déclare, sans tarifs différentiels, vous ne trouverez pas de Compagnie qui se charge d'exploiter vos chemins de fer. »

Finalement, l'amendement Dubouchage fut rejeté, et la loi comportant la concession du chemin de fer Avignon-Marseille fut promulguée le 24 juillet 1843.

Dans cette même année, par contre, deux autres propositions analogues n'aboutirent pas; elles s'adaptaient cependant beaucoup mieux aux prescriptions de la loi de 1842. L'un des projets concernait le chemin de fer de Paris à la frontière de Belgique et au littoral de la Manche. L'État établissait lui-même l'infrastructure, et l'exploitation était remise à bail à une Compagnie.

Après nomination de la Commission, le projet fut retiré par le Gouvernement.

Dans le projet concernant la ligne Orléans-Tours, discuté vers la même époque à la Chambre des Pairs, le Gouvernement voulait affermer la ligne pour trente-cinq ans, moyennant une part dans les bénéfices nets au-delà de 7 %; une clause du projet stipulait, en outre, que les Compagnies de chemins de fer de Paris à Orléans et d'Orléans à Tours pouvaient établir un traité de communauté pour l'usage de leurs voies ferrées, moyennant payement d'une taxe réduite de péage.

CHAPITRE III.

L'EXTENSION DU SYSTÈME DE 1842.

On était encore dans la période des expériences. A mesure que les idées se modifiaient, plus d'une des clauses des cahiers des charges, regardées jusqu'alors comme nécessaires, parurent peu pratiques. Sur les lignes en exploitation, de Paris à Rouen et à Orléans, les résultats obtenus dépassaient toutes les espérances : le nombre des voyageurs avait considérablement augmenté, et les chemins de fer se voyaient confier des marchandises dont le transport n'avait pas été prévu ; en même temps les charges d'entretien et les frais d'exploitation restaient au-dessous des prévisions.

Devant ces résultats, l'Etat pouvait exiger davantage des Compagnies qui acceptaient de se charger de nouvelles lignes. Il ne se trouvait plus maintenant obligé d'offrir lui-même les lignes et de rechercher un entrepreneur en faisant valoir les avantages offerts ; les entrepreneurs, au contraire, s'adressaient à l'Etat, et le Gouvernement et les Chambres pouvaient imposer leurs conditions. Un chemin de fer ne passait plus pour être une spéculation risquée, puisqu'il y avait des exemples en nombre suffisant de lignes donnant une bonne et sérieuse exploitation.

Les nouveaux projets du Gouvernement (mai 1844) montrent de la manière la plus claire que la situation a changé. On choisissait le tracé d'une ligne de Paris à la frontière belge avec embranchement sur le littoral de la Manche, c'est-à-dire de la ligne de Paris à Lille par Amiens, avec embranchements d'Amiens à Boulogne et de Lille à Calais et à Dunkerque.

La durée de jouissance était ramenée de quarante ans à vingt-huit ans. Les bénéfices devaient être partagés entre l'Etat et la Compagnie, dès qu'ils dépasseraient 8 $^0/_0$, dont 2 $^0/_0$ destinés à l'amortissement du capital dépensé par la Compagnie.

Les taxes de marchandises étaient diminuées de 0 fr. 02 pour chaque classe.

Au lieu de ne comporter que deux classes de voyageurs, le tarif en comprenait trois, taxées à 0 fr. 10, 0 fr. 075 et 0 fr. 055 ; les voitures de la dernière classe devaient être couvertes et fermées, au moins avec des rideaux.

L'Etat se réservait de résilier le bail à toute époque, après une première période de douze ans d'exploitation, moyennant allocation d'une annuité égale au produit moyen des sept dernières années, sauf déduction des deux plus mauvaises, et avec addition d'une prime de : un sixième, un huitième ou un dixième, suivant que la résiliation avait lieu pendant les six premières années, les six années suivantes, ou les quatre dernières années.

La voie de fer devenait, en fin de bail, la propriété de l'Etat sans indemnité pour la Compagnie.

Prévoyant le cas où l'industrie privée refuserait son concours dans les conditions sus-indiquées, le Gouvernement demandait subsidiairement, pour ce cas, l'autorisation de faire lui-même la superstructure et d'en livrer purement et simplement à bail l'exploitation. Il joignait, à cet effet, au projet de loi un second cahier des charges, différant du premier en ce que la jouissance serait limitée à douze ans au plus et en ce que la Compagnie aurait à payer un prix de fermage montant à 5 $^0/_0$, au moins, de la dépense de la voie de fer.

C'était une innovation dans le système des chemins de fer.

En même temps que le projet de loi concernant la ligne de Paris à la frontière belge, le Gouvernement déposa :

1° Le projet de concession de la ligne Orléans à Vierzon avec les lignes de jonction de Vierzon à Bourges et Clermont, par la vallée de l'Allier, et de Vierzon à Châteauroux et Limoges ; pour cette ligne les conditions étaient un peu plus avantageuses. Le délai de jouissance était porté de vingt-huit à trente-cinq ans, et la participation éventuelle de l'Etat aux bénéfices ne devait commencer qu'après cinq ans d'exploitation, etc. ;

2° Un projet d'affermage pour dix ans de la ligne Nîmes à Montpellier, dont l'infrastructure et la superstructure étaient déjà achevées.

La Commission de la Chambre rapporta tout d'abord ce dernier projet qui présentait un caractère exceptionnel d'urgence, en raison de l'avancement des travaux. Elle examina, tout d'abord, s'il ne convenait pas de confier l'exploitation du chemin à l'Administration, qui avait non seulement engagé la construction de la superstructure, mais avait même commandé une partie du matériel roulant. Elle se prononça pour la négative. Il peut être intéressant de reproduire les raisons données par la Commission à l'appui de sa détermination.

« L'exploitation d'un chemin de fer, disait M. Laborde dans son rapport, est une entreprise industrielle qui entraîne à sa suite une responsabilité civile et commerciale, à laquelle, selon nous, le Gouvernement ne doit pas s'exposer. La plus légère infraction aux conditions du transport, les erreurs de direction dans l'expédition des marchandises, les moindres retards dans leur arrivée, enfin le plus petit accident, donneraient lieu à des demandes en dommages-intérêts et en réparations civiles, qui seraient d'autant plus facilement accueillies que les parties demanderesses auraient l'Etat pour débiteur. Il faudrait créer une Administration spéciale, cumulant des attributions qui dépendent aujourd'hui des Ministères de l'Intérieur, des Travaux publics et des Finances ; une légion d'employés capables et d'agents spéciaux, au choix desquels l'intérêt direct, l'indépendance absolue et l'activité persévérante de l'industrie privée ne suffisent pas toujours. Il faudrait aussi organiser et entretenir, à grands frais, des ateliers de construction, de réparation et une comptabilité en matière qui présente tant de difficultés pour nos Administrations publiques. »

Après s'être ralliée au système de l'affermage de l'exploitation à l'industrie privée, la Commission discuta, dans tous ses détails, le projet de bail et stipula l'interdiction de transformer les actions nominatives en actions au porteur avant leur libération complète.

Le rapport relatif au chemin de fer de la frontière belge n'offre aucun

intérêt spécial et ce ne fut que plus tard qu'on déposa le rapport sur la ligne Orléans à Vierzon.

Lors de la discussion sur le projet d'affermage de la ligne Nîmes à Montpellier, les partisans et les adversaires de l'exploitation par l'Etat se livrèrent de nouveau bataille. Les premiers n'osaient pas encore, il est vrai, affirmer positivement que l'Etat, en matière de chemins de fer, ferait plus et mieux que l'industrie privée. Ils ne tenaient, pour le moment, qu'à faire l'expérience ; ils désiraient que l'Etat, à titre d'essai, prît en mains l'exploitation pendant cinq ans. Par contre, les adversaires de l'exploitation par l'Etat, se sentant soutenus par la Commission, se montraient opposés à tout essai.

Ce fut aussi l'avis du Ministre des Travaux publics, M. Dumon. « Je crois qu'il n'est pas bon que l'Etat se charge de l'exploitation industrielle ; jusqu'ici c'était une opinion sans contradiction, et c'était à peine si on consentait à voir l'Etat chargé d'une exploitation industrielle, quand celle-ci était la condition nécessaire du recouvrement d'un impôt. Nous savons tous quelles difficultés a éprouvées l'exploitation du monopole du tabac et du transport des dépêches par l'Etat. Ce n'est qu'après de très longues discussions, et en vue de la conservation de l'impôt, que cette exploitation a été définitivement concédée au Gouvernement. Ici, cette raison n'existe pas ; il ne s'agit pas de percevoir un impôt ; c'est uniquement le prix d'un service rendu qu'il s'agit de demander au public, et c'est toujours la distinction qui a été faite, quand il a été question d'une exploitation par l'Etat dans une industrie quelconque ; on a toujours dit qu'il ne s'agissait pas d'un service rendu ; car, s'il s'agissait d'un service rendu, l'industrie privée y suffirait... L'Etat n'est pas assez fort sur le terrain de l'exploitation industrielle ; l'industrie exige une liberté de mouvement, une indépendance d'action, une pleine autorité dans tous ses actes, une absence de tout contrôle et de toute surveillance, qui sont incompatibles avec la forme du Gouvernement, avec les devoirs des Chambres et avec les droits du Gouvernement... Il y a deux inconvénients dans la fixation des tarifs : l'un serait leur immobilité perpétuelle ou pour un temps très prolongé ; l'autre serait leur constante mobilité. Leur immobilité, ou leur durée séculaire, aurait l'inconvénient de ne pas permettre à l'industrie de profiter des transports et d'en voir abaisser le prix... La perpétuelle mobilité des tarifs, c'est la tendance continuelle à la baisse, non pas proportionnellement aux progrès qu'a faits l'industrie, mais proportionnellement aux besoins de l'industrie privée. L'industrie privée résiste aux instances du public, parce qu'elle se défend elle-même ; parce qu'elle combat *pro aris et focis*. Il n'en est pas de même de l'Etat ; il n'a pas cette énergie de résistance que donne la nécessité de l'intérêt privé, et quand il l'aurait, il a, à côté de lui, en face de lui, des exigences encore plus fortes que sa résistance ne pourrait être énergique...

« ... Il faut que les tarifs soient rémunérateurs. Je ne crois pas que personne puisse dire qu'il soit du devoir de l'Etat de créer des chemins de fer où la locomotion soit gratuite, ou bien où les tarifs ne représentent que nominalement une partie du capital employé aux constructions. Les voies de fer sont des voies privilégiées ; il ne peut y en avoir partout ; c'est un sacrifice que le royaume tout entier fait au profit des villes les plus importantes. Il y aurait une grande injustice à ce que cette œuvre de sacrifice commun fût abandonnée à quelques-uns, à des prix démesurément réduits ; il y aurait une grande injustice, quand on prive une grande partie du royaume de la jouis-

sance des voies perfectionnées, de ne pas mettre la jouissance de ces voies à un prix qui dédommage l'Etat tout entier des sacrifices qu'il a fallu faire pour les construire. Il est incontestable que, si les chemins de fer étaient entre les mains de l'Etat, s'il les exploitait, s'il pouvait fixer les tarifs chaque année, le taux de ces tarifs descendrait immédiatement au-dessous de ce qu'il est nécessaire d'attendre de la perfection des communications nouvelles. Personne ne doute que nous n'entrerions à l'instant dans la voie d'un abaissement presque indéfini... »

L'affermage de la ligne Nîmes-Montpellier fut enfin approuvé: mais des dispositions particulières furent introduites par la Chambre, qui décida notamment :

1° Que les prix de transports une fois abaissés ne pourraient être relevés qu'après un délai d'un an;

2° Que le poids des bagages ne donnant pas lieu à perception serait de 30 kilogrammes, au lieu de 20;

3° Que la Compagnie fermière accorderait de nouvelles facilités au service des Postes.

A la Chambre des Pairs, lors de la discussion du projet de loi, on critiqua généralement la durée trop courte du bail, c'est-à-dire de la concession.

Suivant M. le comte Daru, les baux à court terme étaient incompatibles avec une bonne exploitation et ne pouvaient avoir qu'une vie éphémère; les avantages que ces baux assuraient à la Compagnie étaient, d'ailleurs, d'après ses calculs, bien plus considérables, eu égard au chiffre minime du capital engagé, que ceux d'une concession à longue durée ; le partage des bénéfices, auquel on avait cru devoir s'arrêter pour atténuer ces avantages, était absolument illusoire; car les Compagnies ne manqueraient pas d'user de leur excédent de produit net pour accroître le matériel à racheter par l'Etat à l'expiration du contrat. Les Sociétés à existence limitée négligeraient les améliorations indispensables dans l'industrie des chemins de fer, plus peut-être que dans toute autre ; le personnel, n'ayant pas un avenir assuré, s'acquitterait avec moins de soin de ses fonctions.

La grande majorité de la Chambre des Pairs inclinait, ainsi qu'il résulte des délibérations d'alors, vers l'idée que l'Etat ferait bien, en matière de chemins de fer, de ne pas s'engager trop étroitement avec les Compagnies privées.

Etait-il naturel, conforme aux règles d'une bonne justice distributive, de dépenser les ressources de l'Etat, dans les contrées assez riches pour se suffire à elles-mêmes ? Ne valait-il pas mieux les reporter plutôt sur les régions pauvres ?

Les idées les plus fausses avaient pris cours au sujet du produit probable des chemins de fer. Ce produit n'était, en moyenne, pour 1843, que de 2 fr. 65 % en Belgique, de 4 fr. 02 en Angleterre, de 3 fr. 70 en Allemagne et de 3 fr. 44 en France. On se trompait donc, en cherchant à retenir les chemins de fer dans les mains de l'Etat, en prévision de bénéfices tout à fait problématiques.

La loi fut votée le 6 juillet 1844 et rendue exécutoire le 7 du même mois.

La première application des nouvelles idées que nous venons de résumer apparut lors de l'exécution du chemin de fer du Nord (Paris à la frontière belge et sur le littoral de la Manche[1]). L'adjudication de la

1. De Reden, 90.

section Amiens-Boulogne, considérée comme très productive, eut lieu le 15 octobre 1844 pour quatre-vingt-dix-huit ans et onze mois; l'inauguration de la ligne se fit en 1847 et 1848. Au contraire, l'embranchement de Lille par Hazebrouck à Calais et à Dunkerque semblait ne devoir donner qu'un rendement très médiocre. Le Gouvernement fut chargé d'exécuter l'infrastructure et, le cas échéant, la superstructure. Bien plus, si l'on ne trouvait pas de fermier, l'Etat devait se charger lui-même de l'exploitation (Loi du 26 juillet 1844, art. 3 à 6).

Vers la même époque, la ligne achevée de Montpellier à Nîmes (52 kilomètres) fut affermée par adjudication aux conditions d'un bail approuvé le 26 juillet 1844 (Ordonnance royale du 1er novembre 1844), et elle fut ouverte au trafic le 9 janvier 1845.

La ligne d'Orléans à Vierzon, avec les deux prolongements vers Châteauroux et Bourges (d'une longueur totale de 173 kilomètres), fut concédée à une Compagnie privée pour quarante ans, le 9 octobre 1844; l'adjudication fut approuvée par ordonnance royale du 24 octobre 1844, et l'inauguration eut lieu le 20 juillet et le 15 novembre 1847.

La concession du chemin de fer d'Orléans à Bordeaux donna lieu, elle aussi, à d'intéressantes discussions, pendant lesquelles on parla beaucoup des chemins de fer d'Etat et des chemins de fer privés; le programme de 1842 avait prévu une ligne d'Orléans à Bordeaux, par Tours, Poitiers et Angoulême, et l'Etat avait presque acheté le tronçon Orléans-Tours; on se demandait si ce tronçon devait faire l'objet d'une concession; mais le Gouvernement se décida à ne pas rompre l'unité de la ligne Orléans-Bordeaux, jugeant que, si le tronçon Orléans-Tours, considéré comme la meilleure section, venait à en être séparé, il serait bien plus difficile de trouver un entrepreneur pour la section Tours-Bordeaux.

Eu égard au rendement incertain de la ligne Orléans-Bordeaux, la durée de la concession, au lieu d'être fixée à trente-huit ans, comme pour la ligne de Paris à la frontière belge, était de quarante-sept ans. Le droit de « rachat », c'est-à-dire la reprise de la concession moyennant paiement d'une indemnité, était réservé à l'Etat, qui ne pouvait l'exercer qu'après une période de quinze ans.

Dans les débats de la Chambre, le Ministre des Travaux publics, M. Duchâtel, exprima l'avis que l'on commettrait une très grande faute en renonçant à l'application de la loi de 1842, qui avait posé le principe de l'union des forces de l'Etat et de l'industrie privée pour l'accomplissement de la grande œuvre des chemins de fer. Autant le système de l'exécution complète et de l'exploitation par l'Etat aurait pu se justifier par des raisons d'économie sociale et d'intérêt public, autant le système de la Compagnie fermière se comprenait peu; les fermages, comme les concessions, dessaisissaient l'Etat, quoique pour un délai moins long, en laissant à sa charge tous les travaux et en augmentant ainsi dans une large proportion le montant de ses sacrifices; ils enlevaient à l'Administration les garanties de durée et de stabilité qui, seules, assuraient les améliorations, les perfectionnements, le recrutement convenable du personnel.

On revint encore sur la question des tarifs différentiels. De Tours, deux lignes conduisaient l'une à Bordeaux, l'autre à Nantes. Dans la crainte que les intérêts du port de Nantes ne fussent sacrifiés à ceux du port de

Bordeaux, M. de Lanjuinais demanda l'uniformité des taxes sur toute la longueur de la ligne, c'est-à-dire la suppression des tarifs différentiels.

M. Legrand et M. Dufaure combattirent l'amendement par des arguments de principe et d'espèce. Voici notamment ce que disait M. Legrand, sur la question de principe : « Lorsque vous avez beaucoup de marchandises qui vont dans un sens et beaucoup moins de marchandises allant dans le sens contraire, évidemment vous pouvez demander un prix plus faible dans le premier sens et un prix plus fort dans l'autre sens, pourvu toutefois que le prix le plus fort reste dans les limites du tarif concédé... Quand on dirige des transports sur une ville qui donne des retours, le prix peut être encore moins élevé ; il sera nécessairement plus considérable, si les voitures doivent revenir à vide. Toutes ces combinaisons, quand elles s'opèrent dans les limites du tarif, sous l'autorité et la surveillance de l'Administration, sont très licites ; elles profitent également au public et à la Compagnie. Empêcher l'usage des prix différentiels, c'est gêner, c'est entraver inutilement l'industrie de la Compagnie concessionnaire ; c'est, en même temps, priver la société de toutes les modérations de tarifs que la Compagnie pourrait accorder. » De son côté, M. Dufaure s'exprimait ainsi : « L'obligation que l'on veut imposer à la Compagnie est de ne pouvoir faire aucune modification à son tarif, suivant les différentes situations de cette ligne. Or cette ligne traverse des pays assez opulents, d'autres d'une aisance médiocre, d'autres qui sont pauvres ; s'il y a une chance naturelle, non pas seulement dans le seul intérêt des Compagnies, mais dans celui du public, c'est que le tarif soit proportionné à la richesse du pays qu'une ligne traverse, c'est que, dans un département où la population n'est pas riche, on donne un tarif plus bas que dans un département où la population peut, sans effort, payer un tarif élevé... »

La Chambre adopta un article additionnel proposé par M. Crémieux et stipulant qu'aucun membre du Parlement ne pouvait « être adjudicataire ni administrateur dans les Compagnies de chemins de fer auxquelles des concessions seraient accordées ».

Cette proposition fut repoussée par la Chambre des Pairs.

La ligne Orléans-Tours (115 kilomètres) fut mise en exploitation le 2 avril 1846, tandis que la ligne Tours-Bordeaux ne fut ouverte que par sections de 1851 à 1853.

L'adjudication prescrite par la loi eut lieu le 24 octobre 1844, pour une durée d'un peu moins de vingt-huit ans. Le capital de la Compagnie était de 65 millions.

Le monde financier et le Gouvernement rivalisèrent désormais pour que la formation du réseau ferré fût aussi rapide que possible ; les principes jusque-là établis, un peu modifiés toutefois, continuèrent à être appliqués.

Toute la période qui s'étend jusqu'à la Révolution de février (1838) n'offre que peu d'intérêt ; on ne s'occupait guère, en effet, dans les négociations, que des points vers lesquels se dirigeraient les lignes.

La loi du 26 juillet 1844 avait ouvert au Gouvernement les crédits nécessaires pour commencer l'infrastructure de deux grandes sections de la ligne de Paris-Lyon (512 kilomètres) et l'avait, en même temps, autorisé à concéder l'embranchement de Montereau à Troyes (100 kilomètres), qui fut adjugé le 25 janvier 1845. La même loi avait également invité le Gouvernement

à commencer l'infrastructure des lignes Tours-Nantes (195 kilomètres) et Versailles-Rennes (360 kilomètres), avec embranchement du Mans vers Alençon.

Le 2 août 1844, le Gouvernement commença l'infrastructure de la ligne Paris-Nancy-Strasbourg (499 kilomètres), avec les embranchements d'Epernay à Reims (30 kilomètres) et de Frouard à Metz (48 kilomètres). Par la loi du 19 juillet et la concession du 27 novembre 1845, on assura à la dernière de ces lignes son prolongement de Metz par Saint-Avold jusqu'à la frontière prussienne auprès de Saarbrück (74 kilomètres).

A la même époque, sur la ligne Paris-Sceaux (11 kilomètres), concédée le 5 août 1844, un ingénieur habile, M. Arnaux, cherchait à réduire le rayon des courbes.

En même temps plusieurs ingénieurs anglais et américains, MM. Vallance, Pinkus, Clegg et Samuna essayaient un système nouveau de propulsion dit atmosphérique sur la ligne de Nanterre à Saint-Germain (10 kilomètres), comme embranchement de la ligne Paris-Saint-Germain (concession du 5 août 1844); dans le mois de février 1844, on avait, en outre, concédé, pour servir à l'industrie, la courte ligne de Commentry au canal du Berry.

Le principal effort du législateur, en 1845, fut l'élaboration des ordonnances sur la police des chemins de fer, les mesures relatives à la conservation des lignes et à la sûreté de la circulation. La loi qui porte la date du 15 juillet 1845 fut complétée par l'ordonnance du 15 novembre 1846. Il y a lieu de remarquer que ces règlements, publiés pendant la période de création des chemins de fer, forment encore actuellement le Code de la législation en matière de police de chemins de fer en France, sans que, dans la suite, il y ait eu le moindre prétexte pour y modifier un point essentiel[1].

L'obligation, imposée par la loi du 11 juin 1842 aux départements et aux communes, de contribuer aux frais d'acquisition de terrains pour la construction des voies ferrées, s'était trouvée peu pratique; on l'avait imaginée au moment où l'on avait en vue de faire établir par l'Etat l'infrastructure des chemins de fer, mais elle était incompatible avec le système consistant à remettre à des Compagnies, sans la moindre subvention du Trésor, non seulement l'exploitation, mais la construction d'une ligne concédée. Dans ces cas-là il y aurait désaccord entre l'affranchissement de l'Etat de toute espèce de charges et l'obligation pour les communes d'en supporter de fort lourdes; la disposition de 1842 fut abrogée par la loi du 15 juillet 1845.

En accordant la concession des lignes que le Gouvernement avait été, les années précédentes, autorisé à entreprendre, on stipula de nouvelles règles générales qui furent pour la plupart approuvées au point de vue technique et administratif. La question seule de la limitation de durée des concessions provoqua de vives réclamations.

La Commission de la Chambre, absolument favorable aux concessions de longue durée, croyait que l'Etat, *toujours souverainement impropre* à une exploitation industrielle, serait bien tranquille en concédant les chemins de fer à des Compagnies privées; car, d'une part, il se réservait le droit de rachat, et, d'autre part, il tenait en mains les Compagnies en gardant la

1. Voir chapitre XV.

faculté d'approuver au besoin des lignes concurrentes. Cette menace suffisait, dans la plupart des cas, pour forcer les Compagnies à abaisser leurs tarifs, dès que leur situation serait devenue suffisamment prospère.

Le 9 septembre 1845, le chemin de fer du Nord, dont la construction avait été approuvée par la loi du 26 juillet 1844, fut concédé, aux conditions de la loi du 15 juillet 1845, à MM. de Rothschild, Hottinguer et Cie, Charles Laffitte, Blount et Cie, pour une durée de quarante et un ans, réduite à trente-huit ans (le 16 septembre 1845), et on adjugea, le 10 septembre, pour une durée de soixante-quinze ans, à une autre Compagnie, la ligne directe Hazebrouck-Fampoux (près d'Arras). La première Compagnie, au capital de 200 millions [1], prit l'engagement de rembourser à l'Etat les 98 millions qu'il avait dépensés pour la construction. Quant à la ligne directe près d'Arras, elle devait être construite sans subvention.

Un mot encore à dire de la loi du 15 juillet 1845. Pour arrêter la spéculation, l'article 18 de cette loi interdisait le commerce des bons provisoires des actions restant à émettre; aucune société ne pouvait placer des actions au porteur (ou des promesses d'actions) avant la constitution définitive de la dite Société, c'est-à-dire, d'après les dispositions de l'article 37 du Code de commerce, avant l'approbation des statuts par ordonnance royale.

Les récépissés de souscription n'étaient pas négociables, et les souscripteurs primitifs étaient responsables jusqu'à concurrence de moitié du montant de la valeur des actions par eux souscrites. En outre, la publication des cours des actions d'une Compagnie, avant approbation des statuts, était passible d'une amende de 500 à 3.000 francs ; la même peine était applicable aux courtiers et banquiers qui négocieraient des actions de Compagnies non encore approuvées.

Par la loi du 16 juillet 1845, les lignes de Paris-Lyon et Lyon-Avignon (230 kilomètres), avec embranchement de Valence à Grenoble (96 kilomètres), furent définitivement approuvées. La première était concédée, le 22 décembre, pour une durée de quarante et un ans, à une Compagnie au capital de 200 millions ; un peu plus tard, la ligne Lyon-Avignon fut aussi adjugée pour une durée de cinquante ans.

Ainsi il y avait en construction une ligne ininterrompue allant du Nord de la France jusqu'à la Méditerranée. On autorisait à la même époque les lignes de l'Est vers l'Ouest : Tours à Nantes et Paris à Strasbourg avec les embranchements vers Reims et vers Saarbrück par Metz. Ces concessions étaient approuvées en principe, le 19 juillet 1845, et l'adjudication eut lieu le 25 et le 27 novembre de cette même année. La Compagnie adjudicataire de la première ligne était constituée au capital de 40 millions, divisé en 80.000 actions ; elle obtint la concession pour une durée de trente-quatre ans ; l'autre Compagnie, qui entreprenait en même temps la construction de la ligne Metz-Saarbrück, était créée au capital de 125 millions, divisé en 250.000 actions ; la durée de la concession était de quarante-huit ans [2].

1. La part d'actions de la Maison Rothschild n'a jamais été mise sur le marché, comme l'a fait savoir un intéressant procès ; un an plus tard, on put lui voler pour 6 millions d'actions, sans qu'elle se fût immédiatement aperçue du vol.

2. D'après de Reden, quarante-trois ans neuf mois.

On adjugea de plus, en 1845, les concessions suivantes : le 8 mars, par une ordonnance royale, pour quatre-vingt-quatorze ans, la ligne, d'une longueur de 2 kilomètres seulement, de Vireux sur la Meuse à la frontière belge, destinée à relier la vallée de la Meuse, par Charleroi, au réseau des chemins de fer belges ; le 19 juillet, la Compagnie du chemin de fer Avignon-Marseille obtint l'embranchement d'Aix d'une longueur de 24 kilomètres. La ville d'Aix devait fournir les terrains nécessaires à l'assiette de la voie et faire un prêt de 700.000 francs.

Une loi du 19 juillet 1845 avait, de plus, approuvé la construction, sur les lignes du Havre à Rouen, d'un embranchement de Malaunay à Dieppe (49 kilomètres) et de Bolbec à Fécamp (21 kilomètres). Cette concession pour une durée de soixante-quinze ans fut donnée, le 18 septembre, à une Compagnie privée.

Le 20 décembre, on mit en adjudication la construction d'une ligne de Creil (Compagnie du Nord) à Saint-Quentin, qui fut accordée à une Société composée d'actionnaires de la Compagnie du Nord.

Quant aux lignes de Dijon à Mulhouse et de Bordeaux à Cette, elles restaient encore à l'état de projet.

En 1846, une loi du 21 juin concéda la ligne de Bordeaux à Cette, à laquelle l'Etat accorda une subvention.

A la même date, fut également approuvée la ligne Paris à Caen, avec embranchements de Caen à Rouen, à Cherbourg et au Mans par Alençon.

Une ordonnance royale du 10 janvier de cette même année avait accordé, pour cinquante ans, à un ingénieur, M. Andraud, la concession d'une ligne d'expérience sur Asnières-Argenteuil où on devait essayer des locomotives à air comprimé.

De nombreux projets hantaient encore les esprits dans le monde financier comme dans le Ministère.

On songeait, pour rattacher le réseau de l'Est à la ligne de Paris-Lyon-Méditerranée, à construire les lignes de Saint-Dizier à Gray, de Dôle à Lyon, de Lyon à Besançon.

On voulait raccorder Reims à Arras, et ouvrir les lignes de Maubeuge et Sedan à la frontière belge, ainsi que de Saint-Quentin à Maubeuge.

On s'efforçait aussi de relier Lyon à Genève, de prolonger le chemin de fer de l'Ouest de Rennes ou de Nantes jusqu'à Brest, de continuer la ligne d'Orléans à Bordeaux jusqu'à Bayonne, d'établir des embranchements de Poitiers à la Rochelle et à Rochefort, et enfin de continuer la construction des chemins de fer du Centre.

On avait marché un peu trop lentement jusque-là ; alors, au contraire, on agit avec une certaine précipitation, et, plus tard, on dut supprimer, comme peu pratiques, bien des stipulations contenues dans les conventions passées à cette époque.

Puis on vit s'assombrir encore une fois l'horizon économique d'abord et aussi, comme pour accentuer la crise, l'horizon politique.

Si l'on résume avant tout les résultats de cette période, on obtient le tableau suivant :

D'après les principes édictés par la loi du 11 juin 1842, on avait commencé à exécuter les lignes Orléans à Tours et Bordeaux, Orléans vers le centre

de la France, Paris à Strasbourg, Tours à Nantes et de Paris à Rennes.

On avait concédé la construction et l'exploitation des lignes Avignon à Marseille, Amiens à Boulogne, Montereau à Troyes, Paris à la frontière belge, Paris à Lyon, Lyon à Avignon, Creil à Saint-Quentin, Rouen à Dieppe, Bordeaux à Cette, etc.

A quelques Compagnies, surtout à celles de Rouen au Havre, d'Avignon à Marseille, de Bordeaux à Cette, on avait accordé des subventions; par contre, la Compagnie de Paris à Lille avait remboursé au Trésor les dépenses qui avaient été faites sur cette ligne.

La ligne de Nîmes à Montpellier, achevée par l'Etat, avait été livrée pour une courte période à une Compagnie fermière. L'adjudication, avec libre concurrence, avait eu un double résultat : réduction à vingt-sept ans de la durée de concession et rabais de prix.

La longueur des lignes concédées (974 kilomètres à la fin de l'année 1842) était de 4.133 kilomètres[1] à la fin de 1847; le réseau en exploitation avait passé de 665 kilomètres (dont 28 non concédés) à 1.921 kilomètres[2].

A la fin de 1845 :

La Grande-Bretagne avait déjà 4.082 kilomètres exploités;

L'Allemagne, 2.143 kilomètres;

L'Autriche-Hongrie, 1.058 kilomètres;

La Belgique même, 577 kilomètres;

Et l'Amérique du Nord, plus de 6.000 kilomètres.

Les nombreuses concessions des années 1843-1845 influent surtout sur les travaux des années 1846 et 1847.

On avait achevé 27 kilomètres en 1842;

229 kilomètres, en 1843;

10 kilomètres, en 1844;

Et 52 kilomètres en 1845.

Par contre, en 1846, on avait ouvert 455 kilomètres de lignes nouvelles;

Et 510 kilomètres en 1847.

Le tableau ci-contre, déposé devant les Chambres en 1846, donne la situation de dépenses des chemins de fer, tant à la charge des Compagnies qu'à la charge de l'Etat.

1. Dont 91 kilomètres de chemins de fer industriels.
2. Dont 89 kilomètres de chemins de fer industriels.
En outre, à la fin de 1847, il y avait 662 kilomètres déjà classés et déclarés d'utilité publique, mais non concédés, et 1.136 kilomètres classés seulement, mais pour lesquels il n'y avait pas encore déclaration d'utilité publique.

	LONGUEUR	DÉPENSES	CONTINGENT	
			DES COMPAGNIES	DE L'ÉTAT
	kilom.	francs	francs	francs
I. — Chemins exécutés ou en cours de construction.				
Chemins de Paris à la Belgique; à Strasbourg; à Lyon; à Orléans; à Saint-Germain; à Versailles; à Rouen; de Creil à Saint-Quentin; de Fampoux à Hazebrouck; de Metz à Saarbrück; d'Avignon à Marseille; d'Orléans à Bordeaux; d'Orléans à Châteauroux; de Versailles à Chartres; de Rouen au Havre; de Strasbourg à Bâle; de Montpellier à Nîmes; d'Amiens à Boulogne; de Montereau à Troyes; de Montpellier à Cette	3.889	1.279.000.000	979.000.000	300.000.000
II. — Chemins autorisés, mais non encore exécutés.				
De Lyon à Avignon; d'Aix à Marseille; de Corbeil à Melun	368	126.000.000	126.000.000	»
III. — Chemins proposés dans la session de 1846.				
De Bordeaux à Cette et à Bayonne; de Dijon à Mulhouse; de Dôle à Salins; de Saint-Dizier à Gray; de Chartres à Rennes; de Caen à Paris; de Châteauroux à Limoges; du Bec d'Allier à Clermont	2.216	705.000.000	555.000.000	150.000.000
TOTAUX	6.473	2.110.000.000	1.660.000.000	450.000.000
Il avait été déjà versé sur ces sommes			438.000.000	182.000.000
DIFFÉRENCE			1.222.000.000	268.000.000

Les actions émises ou à émettre par les Compagnie étaient au nombre de 3.100.000, savoir :

Actions émises et entièrement libérées	390.000
Actions émises et libérées pour près d'un tiers.	1.508.000
Actions à émettre	1.202.000

Les dépenses restant à faire s'élevaient à	1.500.000.000
L'appel annuel à faire au crédit était de	300.000.000

On se demandait si la capacité financière du pays ne serait pas mise en défaut, et si, en faisant absorber tous ces titres par le marché, on n'allait pas

nuire à l'agriculture et aux autres industries. Dans le cas de l'affirmative, la conséquence inévitable en serait le renchérissement des matières premières et la hausse des salaires, d'où une crise économique. Mais, en fait, la crise existait déjà, alors que, théoriquement, on la regardait comme possible. Elle provenait moins des trop grandes émissions que de l'agiotage, de la spéculation en bourse et surtout des mauvaises récoltes des années 1846 et 1847.

C'est en vain que le Gouvernement et la Chambre avaient essayé d'imposer un frein à la spéculation dont nous avons parlé. L'expérience nous enseigne précisément qu'une fois que la fureur du jeu a envahi les classes élevées et que chacun rêve de gagner des millions, il n'y a pas de mesures gouvernementales qui puissent être efficaces contre les tristes suites de ces entraînements. Le jeu de Bourse auquel on se livrait alors était d'autant plus séduisant qu'il paraissait avoir une base réelle. Il s'agissait de titres dont la plupart donnaient des dividendes. Aussi la crise qui suivit la spéculation démesurée sur les valeurs des chemins de fer, relativement bonnes, se serait-elle terminée sans grand dommage, si les chemins de fer eux-mêmes n'avaient pas eu à souffrir de la stagnation des affaires et du manque d'expérience des gouvernants et des législateurs.

C'est ainsi que la durée trop courte de plusieurs concessions (vingt-sept, vingt-huit, trente-trois ans) et le morcellement exagéré de diverses lignes eurent des résultats funestes; on ne voulait concéder que de petites lignes, et on s'efforçait d'introduire dans les traités des clauses nouvelles, onéreuses pour l'entrepreneur et avantageuses pour l'Etat. On avait aussi oublié que les devis estimatifs des travaux ne sont presque jamais exacts et que, surtout quand il s'agit d'affaires relativement nouvelles, comme la construction de chemins de fer, le danger d'erreur en est d'autant plus grand; une Compagnie qui, peut-être, avait cru mener ses travaux à bonne fin avec 100 millions, s'apercevait bientôt qu'il lui en fallait réellement 150, sinon 200; or, dès l'instant qu'il était évident que l'on s'était trompé dans les calculs, les actionnaires ne voulaient plus continuer les paiements de leurs actions et prétextaient que l'augmentation du capital diminuerait le dividende du capital primitif.

Un autre motif vint encore rendre la situation plus difficile. Les années 1842-1846 avaient amené une période de prospérité économique à laquelle mit fin la hausse du prix du blé en 1846 et 1847. La nécessité de faire face au déficit présumé sur les céréales avait diminué de 60 millions l'encaisse métallique de la Banque de France, et celle-ci, qui prévoyait encore de grands drainages de métal vers les Etats-Unis et la Russie, se voyait obligée d'emprunter 30 millions d'or à la Banque d'Angleterre et de vendre à l'Empereur de Russie une grosse partie de ses rentes françaises 5 $^0/_0$.

Ces mesures énergiques ramenèrent la confiance, et le numéraire revint à la Banque de France; la circulation monétaire reprit son assiette, et la Bourse de Paris se remettait à la hausse sur les actions des chemins de fer, lorsqu'une crise de crédit effroyable, due à une folle spéculation sur les grains, se déclara en Angleterre.

Les consolidés anglais tombèrent, en septembre, à 78 $^3/_4$, après avoir coté 93 $^7/_8$, le 1er janvier, et les défaillances des maisons de banque et de

commerce furent si nombreuses que, du mois d'août à la fin de décembre, on eut à enregistrer à Londres 194 faillites avec un passif total de 568 millions de francs.

La *Banque d'Angleterre* éleva son escompte jusqu'à 8 $^0/_0$, et elle se trouva même acculée à une telle situation que le Gouvernement anglais, sur l'injonction formelle des commerçants de la Cité, se vit obligé de suspendre, le 25 octobre 1847, les prescriptions de l'*Act* 1844, interdisant à la Banque une circulation fiduciaire supérieure à 500 millions de francs.

Les capitalistes anglais avaient souscrit une grande quantité d'actions des *Compagnies du Nord*, d'*Amiens à Boulogne*, de *Paris à Rouen* et de *Rouen au Havre*. Il restait des versements à effectuer sur ces actions et, au plus fort de la crise monétaire anglaise, c'est par paquets que ces titres arrivèrent sur le marché de Paris.

La baisse se généralisa; les versements furent refusés par un grand nombre de souscripteurs, et il fallut réaliser à tout prix un nombre considérable d'actions de chemins de fer en construction abandonnées par leurs propriétaires.

Plusieurs Compagnies se virent dans l'obligation de suspendre leurs travaux, et la déchéance fut prononcée contre celles de Bordeaux à Cette et de Lyon à Avignon.

La Compagnie de Paris-Lyon se trouvait dans le même cas. Elle s'était engagée à construire la ligne en cinq années, et de très rigoureuses pénalités avaient été prévues en cas de retard : elle pouvait même perdre tout le capital engagé dans l'entreprise.

Peu de temps après le commencement des travaux, la Compagnie vit qu'elle ne pourrait pas observer les clauses de la convention; le Gouvernement n'avait le droit de reprendre la concession que trois ans après le commencement des travaux; mais la Compagnie préféra renoncer à ses droits que de s'exposer à des risques difficiles à chiffrer et que l'arrêt des travaux n'aurait fait qu'aggraver.

Aussi fut-il reconnu plus avantageux de modifier la convention primitive.

La Chambre des députés fut d'abord d'un autre avis ; il s'y éleva des voix pour demander à tout prix le maintien des dispositions de la convention. Mais la majorité s'aperçut qu'on n'aboutirait à rien avec de semblables exigences, qu'on pourrait, au contraire, aggraver la situation, et la convention fut modifiée par la loi du 9 août 1847; la durée de la concession fut prolongée de quarante et un ans à quatre-vingt-dix-neuf ans.

Par des mesures analogues on vint au secours des autres Compagnies; l'Etat fournit une avance à la ligne de Montereau à Troyes, et le délai fixé pour l'achèvement de l'embranchement vers Dieppe et Fécamp fut augmenté.

Peu à peu le calme finit par renaître dans les esprits, et les rentes s'étaient sérieusement relevées. En janvier 1848, le 5 $^0/_0$ avait coté 117 fr. 50 après 113 fr. 36, le 16 septembre 1847. Les actions de chemins de fer suivirent le même mouvement de reprise.

La situation des lignes d'intérêt général existant à cette époque était la suivante :

COMPAGNIES	LONGUEUR	DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT par KILOMÈTRE	RECETTES par KILOMÈTRE	COEFFICIENT D'EXPLOITATION	PRODUIT NET	COURS des ACTIONS
	kilomètres	francs	francs	$^0/_0$	francs	francs
Paris à Orléans........	133	413.533	79.353	38	49.201	1.200
Paris à Rouen.........	137	437.956	72.176	42	41.886	900
Strasbourg à Bâle......	140	321.428	17.122	70	5.137	160
Chemin de fer du Nord.	338	353.060	45.858	40	27.508	540

Par rapport aux dépenses de premier établissement, les produits nets avaient donc donné : 12 $^0/_0$, pour l'Orléans ; 9,05 $^0/_0$, pour Rouen ; 1,6 $^0/_0$, pour Strasbourg ; et 7,75 $^0/_0$, pour le Nord. Sauf le Strasbourg, toutes ces lignes étaient en augmentation de recettes sur l'année précédente.

En outre de ces excellents résultats, trois grands événements étaient survenus, dans le courant de décembre 1847 et de janvier 1848, qui avaient donné une vigoureuse reprise aux actions des Compagnies.

Le *Journal des Chemins de fer* du 1er janvier 1848 donnait la nouvelle suivante :

« M. P. Talabot, directeur des *Chemins de fer d'Avignon à Marseille*, est arrivé le 25 décembre dernier (1847) sur la locomotive *l'Hirondelle*, jusqu'à cette dernière ville. Ainsi, de ce côté, le dernier pas est fait, la voie existe, elle est libre ; encore quelques jours pour le déblaiement définitif, et elle sera livrée au public.

« La locomotive *l'Hirondelle*, marchant à petite vitesse, a franchi le souterrain de la Nerthe, long de 4.620 mètres, en douze minutes. Cette traversée se fera, lors de l'exploitation régulière, dans un délai beaucoup moins long. »

Quelques jours plus tard, les journaux reproduisaient avec enthousiasme le récit du voyage de Marseille à Arles et retour effectué en cinq heures. Jusqu'alors, pour le même parcours de 172 kilomètres, il fallait rester treize heures en diligence.

C'est à cette même époque que s'effectua la soudure des lignes allemandes et autrichiennes aux lignes françaises et belges, et *le Moniteur* du 24 janvier 1848 décrivait ainsi le trajet qu'on pouvait alors parcourir en chemin de fer :

« Aujourd'hui on peut aller de Tours à Woldenberg, sur la limite du grand-duché de Posen, en Prusse, sans quitter le chemin de fer : par Orléans, Paris, Bruxelles, Cologne, Hanovre, Berlin et Stettin. Cette immense ligne a 1.740 kilomètres ou 435 lieues de parcours. Elle est croisée par la ligne de 1.543 kilomètres ou 386 lieues de parcours qui va de Hambourg à Cilly (direction de Trieste) par Berlin, Francfort-sur-l'Oder,

Breslau et Vienne. On peut donc aller également par les voies de fer de Tours à Woldenberg, à Hambourg, à Vienne et à Berlin. »

Trois semaines plus tard, le 16 février, le *Times* annonçait que le service de communications accélérées entre Londres et Paris serait ouvert à partir du 15 mars 1848.

« A dater de cette époque, disait le journal de la Cité, les voyageurs seront transportés de Londres à Paris sans aucun autre moteur que la vapeur.

« Il y aura, à partir du 15 mars, cinq grands convois de Boulogne à Paris chaque jour et un nombre correspondant de Paris à Boulogne. Un *train-estafette* partira de Paris à huit heures du matin et parcourra la distance entre Paris et Boulogne en cinq heures vingt minutes.

« Ce ne sera pas encore la vitesse des *trains-estafettes* qui parcourent, en Angleterre, 60 à 80 kilomètres à l'heure, mais ce sera déjà un grand progrès.

« Un steamer-estafette correspondra avec ces trains de façon que le trajet de Paris à Londres sera réduit à dix heures environ. »

Enfin, pour compléter la statistique des chemins de fer en exploitation au 1er janvier 1848, voici quel était, à cette date, le développement du réseau européen :

	Kilomètres.
France	1.860
Allemagne	5.192
Angleterre	5.900
Belgique	732
Danemark	184
Hollande	246
Hongrie	221
Italie	243
Pologne	285
Russie	67
Suisse	19
TOTAL	14.949

Les exploitations anglaises surtout avaient donné de merveilleux résultats que la spéculation française devait nécessairement utiliser pour escompter l'avenir des lignes ouvertes à la circulation, et même de celles dont la construction n'était pas encore achevée.

En 1846, le montant total des recettes anglaises avait été de 188.389.600 francs ; en 1847, malgré la crise financière, ce total s'était élevé à 219.924.050 francs, en augmentation de 31 millions et demi sur l'année précédente. Les recettes moyennes par mille et par an s'étaient constamment maintenues, malgré les lignes nouvelles, aux environs de 80.000 francs depuis 1842. En 1847, elles étaient tombées à 71.550 francs, sous la double influence de la crise et de 960 milles ouverts à la circulation ; mais les bénéfices nets par rapport au capital dépensé étaient de 6 % environ pour l'ensemble du réseau (5,31 % en 1847), et certaines Compagnies — les plus anciennes — donnaient jusqu'à 15 % à leurs actionnaires.

En France, nous avons vu que l'*Orléans* avait réalisé 12 $^0/_0$ net du capital engagé ; le *Rouen*, 9,05 ; et le *Nord*, 7,75.

L'année 1848 apparaissait donc sous des auspices très favorables pour les chemins de fer français. La crise des céréales n'existait plus ; la récolte de 1847 se présentait bien ; la crise monétaire, dont la France et l'Angleterre avaient si cruellement souffert dans le courant de l'année écoulée, était absolument réduite, et le numéraire affluait de nouveau aux Banques de France et d'Angleterre ; le taux de l'escompte avait été réduit à 4 $^0/_0$, à Paris, comme à Londres ; dans son discours d'ouverture de session, le roi Louis-Philippe avait dit aux Chambres, en parlant des travaux publics :

« Je compte sur votre concours pour mener à bonne fin les grands travaux publics qui, en étendant à tout le royaume la rapidité et la facilité des communications, doivent ouvrir de nouvelles sources de prospérité. En même temps que des ressources suffisantes continueront d'être affectées à cette œuvre féconde, nous veillerons tous, avec une scrupuleuse économie, sur le bon emploi du revenu public, et j'ai la confiance que les recettes couvriront les dépenses dans le budget ordinaire de l'Etat qui vous sera incessamment présenté. »

Encouragée par cette situation d'ensemble, que la politique intérieure ne semblait point devoir troubler, la spéculation parisienne s'était remise à la hausse sur les chemins de fer... lorsque les événements de Février éclatèrent comme une bombe.

Rien ne peut donner une idée plus juste de l'ébranlement financier causé par la Révolution du 24 février que l'indication des cours du 5 $^0/_0$ et du 3 $^0/_0$.

En cinq semaines, le 5 $^0/_0$ avait baissé de 66 fr. 15.

Cours du 23 février................	116 fr. 15
Cours du 5 avril....................	50 fr.

Le 3 $^0/_0$ était tombé :

De 73 fr. 50 au 23 février
à 33 francs au 5 avril.

A la Révolution de 1830 — qui se fit avec le concours des grands banquiers de l'époque — la Bourse de Paris resta fermée un seul jour et, le lendemain, le 5 $^0/_0$ monta de trois points.

A la Révolution du 24 février — faite surtout contre les banquiers — la Bourse chôma deux semaines et se rouvrit avec une baisse effroyable sur toutes les valeurs.

Comme nous l'avons expliqué, la spéculation française et la spéculation anglaise, cette dernière jouant alors un rôle très important sur le marché financier de Paris, furent surprises en pleine position à la hausse sur l'ensemble des valeurs mobilières. Si l'on considère, enfin, la profonde répercussion que les événements de Février eurent, au point de vue politique, dans toute l'Europe, on comprendra la double raison de la panique effroyable qui gagna les capitalistes de tous les pays.

A Paris, les agents de change conseillèrent en vain le calme à leur clien-

tèle: effrayés outre mesure des événements qui s'étaient produits depuis le 25 février (démolition par la populace d'un grand nombre de gares sur les lignes du Nord, de Saint-Germain et de Rouen; incendie de plusieurs ponts de chemins de fer: les ponts d'Asnières, de Bezons, de Rouen au Havre, etc.) et redoutant par-dessus tout les intentions qu'on prêtait au Gouvernement provisoire à l'égard de la Rente et des Compagnies de chemins de fer, les banquiers et les capitalistes de tout ordre cherchèrent à vendre leurs valeurs à n'importe quel prix, et, comme la place était engagée à la hausse, et que la contre-partie fit défaut sur toute la ligne, les cours s'effondrèrent sans aucune espèce de résistance.

Le 23 février, le 5 $^{0}/_{0}$ avait clôturé à 116 fr. 15; le 3 $^{0}/_{0}$, à 73 fr. 30; les actions de l'Orléans, à 1.180 francs; le Paris-Rouen, à 838 fr. 75; l'Avignon-Marseille, à 531 fr. 25; et le Nord, à 540 francs.

Le 7 mars, jour de la réouverture de la Bourse, le 5 $^{0}/_{0}$ finit à 89 francs; le 3 $^{0}/_{0}$, à 50 fr. 56; l'Orléans, à 950 francs; le Paris-Rouen, à 550 francs; l'Avignon-Marseille, à 250 francs; et le Nord, à 370 francs.

Ce n'était que le commencement! Bientôt on apprenait que plusieurs grandes maisons de banque et un grand nombre de maisons moins importantes avaient suspendu leurs paiements; que la Banque de France avait été débordée par des demandes de remboursements de billets, et qu'en une seule journée son encaisse, déjà réduite à 60 millions de francs, avait perdu par ce *run* 11.800.000 francs; que les actionnaires des Compagnies refusaient en masse de verser les appels de fonds prévus pour leurs actions, etc... Et la baisse s'accentua de plus belle.

Puis, vers le 20 mars, on annonça que plusieurs Compagnies, entre autres l'Orléans, qui était cependant la plus prospère des entreprises de cette nature, se trouvaient dans l'impossibilité de tenir leurs engagements et que le Gouvernement provisoire voulait profiter de cette circonstance pour s'emparer des chemins de fer, sous le prétexte spécieux que toutes les Sociétés concessionnaires se trouvaient dans l'impuissance de terminer les travaux.

Enfin, le 4 avril, les membres du Gouvernement provisoire signèrent un décret par lequel, considérant que les chemins de fer de Paris à Orléans et du Centre « n'avaient plus un pouvoir suffisant pour assurer le service des transports », ces deux Compagnies étaient placées sous le séquestre de l'Etat, et tous leurs produits appliqués aux besoins desdites entreprises.

Voici, d'ailleurs, un tableau donnant, à six dates successives, le cours de clôture des principales valeurs et actions de chemins de fer se négociant alors à la Bourse de Paris :

	1847		1848		
	2 janvier	31 décembre	23 février	7 mars	5 avril
Rentes :					
3 0/0................	80f,30	75f,05	73f,50	56f,50	33f »
5 0/0................	118 50	116 85	116 15	89 »	50 »
Actions :					
Banque de France....	3.385 »	3.200 »	3.180 »	2.400 »	1.400 »
Chemins de fer :					
Saint-Germain.......	1.045 »	640 »	660 »	Pas de cours	350 »
Versailles R. D........	360 »	307 »	295 »	Pas de cours	100 »
Versailles R. G........	352 »	195 »	195 »	Pas de cours	95 »
Orléans..............	1.258 »	1.207 »	1.180 »	950 »	400 »
Paris-Rouen..	916 »	906 »	858 »	550 »	280 »
Rouen-Havre.........	675 »	433 »	417 »	250 »	160 »
Avignon-Marseille....	871 »	577 »	531 »	235 »	165 »
Strasbourg-Bâle......	217 »	160 »	501 »	105 »	70 »
Centre...............	607 »	543 »	157 »	375 »	190 »
Amiens-Boulogne.....	350 »	365 »	365 »	Pas de cours	160 »
Bordeaux............	562 »	486 »	475 »	405 »	380 »
Nord................	642 »	547 »	540 »	370 »	305 »
Paris-Strasbourg......	482 »	415 »	403 »	365 »	332 »
Tours-Nantes.........	487 »	393 »	380 »	325 »	325 »
Paris-Lyon...........	508 »	400 »	386 »	290 »	287 »

Du 1er janvier au 5 avril 1848, les rentiers et porteurs d'actions de chemins de fer ne furent pas *à la fête*.

Le décret du 4 avril, visant les Compagnies d'Orléans et du Centre, donna lieu aux plus vives récriminations, soit à la Bourse, soit dans le monde des affaires, et toutes les Compagnies convoquèrent des Assemblées extraordinaires pour délibérer sur la question de la reprise définitive de tous les réseaux par l'Etat, question que le Gouvernement provisoire voulait décidément résoudre dans le sens de l'affirmative, malgré les démentis donnés par quelques organes officieux.

Le 12 avril, M. Garnier-Pagès, membre du Gouvernement provisoire et délégué aux Finances, convoqua les représentants des diverses Compagnies pour leur faire connaître officiellement que l'Etat avait l'intention d'acquérir la propriété des chemins de fer et d'assurer, lui-même et directement, l'exploitation des lignes. D'après M. Garnier-Pagès, cette mesure était dictée par les tentatives de destruction dont les voies et les gares avaient été l'objet pendant la Révolution, et par les grèves qui s'étaient produites dans le personnel ouvrier de quelques Compagnies et qui avaient mis ces dernières dans l'impossibilité de continuer leur service réglementaire. Enfin le Ministre ajoutait que les voies en construction ne pourraient jamais être terminées, parce que les circonstances ne permettraient pas de longtemps aux Sociétés concessionnaires de réaliser les fonds nécessaires à leur achèvement.

M. Garnier-Pagès reconnaissait que le problème était singulièrement

difficile à résoudre, parce que, si les conditions de rachat étaient de nature à satisfaire les actionnaires des Compagnies, le peuple protesterait en disant qu'on sacrifiait ses intérêts et, inversement, si les conditions convenaient au peuple, les actionnaires seraient mécontents et crieraient à la spoliation.

Le délégué du Gouvernement estimait que les bases du rachat pouvaient s'établir sur les cours des actions à la Bourse du 15 février précédent en convertissant ces actions en rente 5 %, et il terminait en déclarant qu'il désirait recevoir les observations des représentants des Compagnies, mais il croyait qu'il était de l'intérêt de ces Compagnies de s'entendre avec lui, sans attendre la réunion de l'Assemblée Constituante, et il avait la conviction que les actionnaires obtiendraient ainsi des conditions plus avantageuses.

L'éloquence de M. Garnier-Pagès ne put convaincre les délégués qui, par l'intermédiaire de MM. Bartholony (Orléans), Denis-Benoist (Rouen), Ch. Laffitte (Havre), Léon Faucher (Strasbourg) et James de Rothschild (Nord), répondirent qu'ils regrettaient beaucoup de ne pouvoir suivre le Gouvernement, parce que la voie où il voulait s'engager leur semblait à la fois préjudiciable pour les intérêts du pays et pour ceux des actionnaires qu'ils représentaient.

M. Léon Faucher répondit même : « Les folies de la monarchie sont la cause de l'état déplorable des affaires ; la République doit prendre garde de les empirer par une manifestation intempestive. »

Bref, on ne s'entendit pas, et le Gouvernement provisoire n'osa réaliser la mesure par simple voie de décret. Les élections eurent lieu vers la fin du mois d'avril et, dès les premiers jours du mois de mai, le *Moniteur* publia un rapport à l'Assemblée Constituante sur la situation économique et financière de la France, rapport dont le passage suivant visait la question du rachat des chemins de fer :

« Maintenant, citoyens, voici une question plus grave : celle des chemins de fer. Nous avons pensé, nous pensons encore, que l'existence des Compagnies financières, conforme au principe du Gouvernement monarchique, du Gouvernement aristocratique, du Gouvernement fédéral, est radicalement incompatible avec le principe d'un Gouvernement républicain, démocratique et universitaire. Dans un rapport que j'ai présenté au Gouvernement provisoire sont exposées toutes les principales raisons qui me paraissent militer victorieusement en faveur de cette opinion. Ce rapport, avec le projet de décret qui l'accompagne, sera soumis, au premier jour, à votre examen et à votre décision... En même temps on vous exposera les moyens d'exécution, qui sont simples et faciles, puisque, à tout prendre, il s'agit simplement d'échanger une valeur et un revenu contre une valeur et un autre revenu. »

Le nouveau Gouvernement républicain était forcé (et c'est la règle dans toutes les révolutions) de modifier l'état de choses existant et d'avoir une nouvelle politique en matière de chemins de fer.

Le 17 mai 1848, M. Duclerc, Ministre des Finances, présenta à l'Assemblée Nationale, au nom de la Commission exécutive (MM. Arago, Garnier-Pagès, Marie, Lamartine et Ledru-Rollin), un projet de loi tendant au rachat, moyennant une juste indemnité, de toutes les actions de chemins de fer.

Suivant l'*Exposé des motifs*, l'institution des Compagnies financières, profondément imprégnées de l'esprit aristocratique et si difficilement implantées

en France, ne pouvait survivre à la monarchie. Il suffisait de jeter les yeux sur la composition de ces Compagnies, pour constater qu'en les formant le Gouvernement de Louis-Philippe avait fait œuvre politique, avait voulu concentrer entre les mains de quelques hommes dévoués la direction de toutes les richesses mobiles, disponibles dans le pays. Il était du devoir du nouveau régime de reprendre et de garder le dépôt de la puissance publique ainsi aliéné, de ne pas laisser soustraire à son action l'armée d'employés et de travailleurs que comportaient les chemins de fer, de ne pas s'exposer à voir administrer les voies ferrées par des capitalistes étrangers, de ne pas soutenir la situation difficile faite aux pouvoirs publics par la puissance qui s'était dressée devant eux.

Les tarifs de chemins de fer affectaient d'ailleurs au plus haut point le commerce et l'industrie; il importait que le droit de les régler appartînt à une autorité supérieure, nécessairement impartiale par position et par devoir; la production et la consommation ne devaient pas rester subordonnées au caprice ou à l'intérêt de Sociétés investies d'un monopole écrasant. Les Compagnies, déjà si fortes, ne manqueraient pas de conquérir une domination inexpugnable et une existence illimitée, malgré le caractère temporaire de leurs concessions.

Du reste, le Ministre crut devoir, en faveur de son projet, mettre en ligne la situation critique de la plupart des Compagnies. Il n'était nullement question d'un simple rachat, car, légalement, on ne pouvait pas l'exercer avant l'expiration des concessions. Il s'agissait plutôt d'une expropriation; l'Etat avait toujours le droit d'y recourir en payant à leur valeur les propriétés dont il prenait possession.

Quant à l'indemnité, elle serait suffisante, puisqu'on avait l'intention d'établir le prix des chemins d'après le cours moyen des actions de la Bourse de Paris, pendant les six mois qui avaient précédé la révolution du 24 février. Suivant les estimations faites, il s'agissait d'un capital de 518 millions, pour lesquels on offrirait 22.300.000 francs de rente 5 %; l'Etat, qui aurait encore à faire face à quelques autres engagements, se chargerait, en définitive, d'une dette de 624 millions.

Dans le rapport de la Commission parlementaire constituée pour examiner le projet du Gouvernement, on étudia séparément les points suivants :

Premièrement, la légalité du rachat : Etait-il permis à l'Etat d'opérer le rachat avant l'expiration du terme assigné dans les conventions à l'ouverture de la faculté de rachat? La minorité de la Commission pensa que les pouvoirs publics avaient aliéné le droit d'expropriation durant ce délai. Suivant la majorité, le droit d'expropriation de l'Etat pour cause d'utilité publique était absolument inaliénable. L'Etat en était constamment armé; il ne pouvait ni s'en dessaisir, ni en suspendre l'exercice; toute disposition par laquelle il y aurait temporairement renoncé était d'elle-même nulle et non avenue.

Si la théorie de la majorité avait prévalu, on ne voit pas bien pourquoi les conventions avaient assigné parmi les conditions de rachat un délai pour l'exercice de ce droit.

Donc, comme on était d'accord pour admettre que le rachat était soumis à certaines stipulations contractuelles, il fallait écarter l'idée de la possibilité de l'expropriation.

Deuxièmement l'utilité du rachat : Les résultats des investigations furent les suivants :

Les Compagnies d'Orléans à Bordeaux, du Centre, de Tours à Nantes, de Paris à Strasbourg (lignes en construction), et de Strasbourg à Bâle, d'Amiens à Boulogne, de Montereau à Troyes, de Paris à Saint-Germain, de Paris à Versailles R. D. (lignes en exploitation), n'éprouvaient pas d'embarras sérieux.

Les Compagnies du Nord, de Paris à Rouen, de Rouen au Havre, de Paris à Orléans, d'Avignon à Marseille, étaient aux prises avec des difficultés réelles, mais paraissaient devoir en triompher, dès que leur crédit se serait relevé par l'amélioration générale du marché et par le rejet du projet de loi de rachat.

Enfin la Compagnie de Paris à Lyon et celle de Versailles R. G. ne semblaient pas pouvoir mener à bien leurs entreprises, si elles en étaient réduites à leurs propres forces. Le Gouvernement aurait inévitablement à aviser pour ces deux Compagnies.

Ainsi, au point de vue de la situation financière des Compagnies, leur expropriation ne s'imposait pas.

Au point de vue politique, la Commission de l'Assemblée considérait également les craintes de la Commission exécutive comme excessives.

Sans doute, les Compagnies avaient commis des abus et cherché l'assistance d'hommes politiques qui ne pouvaient leur apporter qu'une influence illégitime, au lieu de lumières et d'expériences pratiques et spéciales. Mais le Gouvernement républicain était assez fort pour prévenir et, le cas échéant, réprimer ces abus.

Le troisième point examiné concernait les bases de liquidation de l'indemnité.

Les Compagnies avaient protesté unanimement contre le règlement indiqué par le projet de loi. Sans discuter la question, puisqu'elle concluait au rejet de la proposition, la Commission crut néanmoins devoir donner, à titre de renseignements, quelques chiffres qui expliquaient la résistance des Compagnies.

En 1847, le produit net du chemin de fer de Paris à Orléans avait été de 69 francs par action ; le projet de loi aurait conduit à ne donner que 50 francs de rente aux détenteurs des titres. Les chiffres correspondants pour la ligne de Paris à Rouen étaient de 59 francs et 39 francs.

A la Chambre, la question de principe, « chemins de fer d'Etat ou chemins de fer privés », fut naturellement remise en discussion. M. Morin se fit l'avocat des Compagnies privées qui avaient réussi à s'établir là où l'Etat n'aurait rien pu faire. Les Compagnies n'étaient pas du tout, comme on le prétendait, des institutions aristocratiques ; au contraire, les chemins de fer constituaient une propriété essentiellement démocratique. Mais, si on voulait à toute force les exproprier, — il importait peu que la chose fût désignée sous le nom de rachat ou sous celui d'expropriation, — il n'était que juste de traiter les Compagnies comme des individus intéressés dans toute expropriation, et il fallait observer les règles ordinaires de fixation de l'indemnité, c'est-à-dire déférer le règlement à un jury ; au reste, le but de l'expropriation proposée ne se comprenait pas. On n'obtiendrait pas une meilleure utilisation du

capital des chemins de fer entre les mains de l'Etat qu'entre les mains des Compagnies. De plus, l'Etat administrerait plus chèrement. Enfin il était juste de signaler le coup fatal qui frapperait l'esprit d'association.

M. Galy-Calazal soutint la thèse inverse et s'efforça de démontrer le danger que le monopole ferait courir en temps de paix et surtout en temps de guerre. M. Cordier, de son côté, attaqua le projet de loi comme illégal et ruineux pour le Trésor. M. Mathieu (de la Drôme), au contraire, prit parti pour le projet de loi du Gouvernement, qu'il s'efforça de défendre à tous les points de vue. M. de Montalembert lui répondit dans un brillant discours qui fit sur la Chambre une impression durable : il était inadmissible d'annuler arbitrairement une convention ; où s'arrêterait-on si l'on employait un semblable procédé ? On rachèterait d'abord les chemins de fer, puis viendraient les mines, les banques et, enfin, toutes les entreprises industrielles ; alors on aurait l'Etat social rêvé... *La vraie démocratie devait être l'affranchissement de l'individu et non le despotisme exercé au nom des masses.*

L'impression si profonde du grand discours de M. de Montalembert ne put être effacée par les réfutations de M. Guérin, qui prétendit que les Compagnies avaient inévitablement pour but de grossir leurs bénéfices, tandis que l'Etat chercherait uniquement à faire tourner les avantages de nouvelles voies de communication au profit du développement de la richesse nationale.

La discussion fut interrompue par les événements de juin, et elle ne fut pas reprise ; au bout de quelques semaines, sur une interpellation de M. Duclerc, à la date du 3 juillet 1848, le général Cavaignac, président du Comité, répondit que le Gouvernement s'était décidé à retirer la proposition.

Les révolutions politiques des années 1848, 1849 et 1850 enrayèrent le développement des chemins de fer. La construction de bien des lignes fut interrompue ; on cessa même d'en exploiter plusieurs déjà ouvertes au trafic. L'extrait suivant, pris dans les excellents *Tableaux des cours* d'Alphonse Courtois fils, nous montre le mouvement des cours des différentes valeurs de chemins de fer pendant ces mêmes années :

ACTIONS (1) des COMPAGNIES	1845		1846		1847		1848		1849		1850		1851	
	PLUS HAUT	PLUS BAS	PLUS HAUT	PLUS BAS	PLUS HAUT	PLUS BAS	PLUS HAUT	PLUS BAS	PLUS HAUT	PLUS BAS	PLUS HAUT	PLUS BAS	PLUS HAUT	PLUS BAS
Troyes-Montereau	640	420	462	335	350	230	260	100	140	100	117	87	132	90
Loire (Andrézieux-Roanne)	415	250	340	300	160	120	»	»	37	37	50	40	50	50
Nord	860	618	800	610	645	497	551	302	480	382	490	402	581	447
Paris-Strasbourg	552	515	570	473	485	360	415	322	385	330	363	316	475	345
Tours-Nantes	590	535	600	480	487	335	395	307	348	275	278	206	300	245
Paris-Lyon	647	590	660	480	511	360	402	280	»	»	»	»	»	»
Lyon-Avignon	»	»	513	461	475	425	»	»	»	»	»	»	»	»
Bordeaux-Cette	»	»	485	445	465	440	»	»	»	»	»	»	»	»
Paris-Saint-Germain	1.217	925	1.160	1.025	1.050	740	750	290	290	450	425	335	525	390
Paris-Orléans	1.322	1.055	1.350	1.190	1.281	1.130	1.220	385	385	900	875	682	1.050	805
Paris-Rouen	1.255	860	1.080	845	977	845	911	275	275	580	700	495	700	552
Rouen-Havre	995	700	830	620	693	432	450	140	140	350	285	200	297	200
Avignon-Marseille	1.200	800	1.025	850	865	510	583	142	142	257	220	165	260	183
Orléans-Bordeaux	815	525	690	515	562	420	587	358	358	430	425	378	427	365

1. La valeur nominale de toutes les actions est régulièrement calculée à 500 francs.

D'après ce tableau, dès l'année 1845, le cours des actions de deux chemins de fer était déjà tombé au-dessous de la valeur nominale, et, l'année après, il en fut de même pour sept autres, c'est-à-dire pour la moitié des lignes. Cette tendance se généralisa dans les deux années suivantes, et les valeurs baissèrent de telle sorte qu'en 1848 on atteignit un minimum qui était de 40 $^{0}/_{0}$ au-dessous de la valeur nominale pour le chemin de fer du Nord, de 44 $^{0}/_{0}$ pour Paris-Lyon, de 45 $^{0}/_{0}$ pour Paris-Rouen, de 71 $^{0}/_{0}$ pour Avignon-Marseille, et de 72 $^{0}/_{0}$ pour Rouen-Havre. Ce même minimum apparut encore dans les années 1849-1851. Quant aux actions Troyes-Montereau, elles tombèrent de 50 $^{0}/_{0}$ et s'abaissèrent, en 1847, jusqu'à 20 $^{0}/_{0}$ environ ; celles du chemin de fer de la Loire oscillaient, ne représentant pas plus de 7,5 à 10 $^{0}/_{0}$ de leur valeur nominale.

La détresse était grande, et grand aussi était le danger de voir rester à ces taux tous les titres de chemins de fer et surtout de voir interrompus pour longtemps les travaux de construction pourtant nécessaires. Le Gouvernement (nous l'avons déjà dit) avait, par l'ordonnance du 4 avril 1848, mis sous séquestre les chemins de fer d'Orléans et du Centre. La même mesure fut prise à l'égard des lignes Bordeaux-La Teste (30 octobre), Marseille-Avignon (21 novembre) et Paris-Sceaux (29 décembre). D'autres lignes reçurent des avances du Trésor. Pour d'autres encore, on prolongea la durée de concession, en même temps qu'on les affranchissait de quelques charges. Une loi du 17 août 1848 approuva la reprise de possession par l'Etat de la ligne Paris-Lyon, et une loi du 19 novembre 1849 accorda à la ligne Marseille-Avignon, en fixant le mode de remboursement, une garantie de 7 $^{0}/_{0}$ (dont 2 $^{0}/_{0}$ d'amortissement) sur le montant de l'emprunt que la Compagnie avait à contracter pour l'acquittement de ses dettes et l'achèvement de son entreprise. Peu après, une loi du 6 août 1850 fixait à cinquante ans la durée de concession des chemins de fer Orléans-Bordeaux et Tours-Nantes, primitivement fixée à vingt-huit et trente-quatre ans, et rendait moins rigoureuses certaines clauses des conventions primitives.

La seule concession nouvelle, sous la deuxième République (1848-1851), fut la ligne Paris-Rennes, déjà achevée jusqu'à Chartres (loi du 12 mai 1851). Conformément à la loi de 1842, l'Etat se chargeait de l'exécution de toute l'infrastructure et accordait à la Compagnie une garantie d'intérêt de 4 $^{0}/_{0}$, pendant les cinquante premières années, sur le montant des dépenses réelles de superstructure et de matériel roulant jusqu'à concurrence d'un maximum de 55 millions. Les versements du Trésor lui seraient remboursés sur les excédents de recettes des exercices ultérieurs et, s'il le fallait, sur la valeur du matériel à l'expiration de la concession. En outre, le cahier des charges prévoyait le partage des bénéfices, dès que ces excédents dépasseraient 8 $^{0}/_{0}$.

Une loi du 1er décembre 1851 remit en adjudication la concession de la ligne Lyon-Avignon.

Dans le courant des quatre années 1848-1851, la longueur des chemins concédés était tombée de 4.133 à 3.995 kilomètres [1] ; de plus, 383 kilomètres étaient exploités à titre provisoire par l'Etat, et 666 étaient déclarés « d'utilité publique » ; en y ajoutant 905 kilomètres de lignes simplement classées, la

1. Parmi lesquels 77 kilomètres de chemins de fer industriels.

longueur totale du réseau était de 5.949 kilomètres. Pendant la même période, les ouvertures successives à l'exploitation avaient été de :

372 kilomètres, en 1848;
639 kilomètres, en 1849;
151 kilomètres, en 1850;
544 kilomètres, en 1851.

L'exploitation avait pu s'élever de 1.921 à 3.627 kilomètres[1].

383 kilomètres : Paris-Chartres, Paris-Tonnerre et Dijon-Chalon étaient exploités par l'Etat; le reste du réseau se répartissait entre vingt-sept Compagnies. La situation n'avait rien de satisfaisant, si on la comparait avec celle des autres Etats.

Ainsi l'Angleterre, en 1850, avait déjà 11.099 kilomètres en exploitation;
L'Allemagne, 5.856 kilomètres;
L'Autriche-Hongrie, 2.357 kilomètres;
Et la Belgique, 868 kilomètres.

Le principe du réseau d'Etat qui, un moment, avait paru dominer les esprits, avait de nouveau disparu devant le système de l'exploitation privée. D'autre part, on avait abandonné l'idée de considérer une concession de chemins de fer comme une affaire dont l'Etat devait tirer le plus d'avantages possible. Les difficultés rencontrées, dès le début, par les nouvelles entreprises qui, presque toutes, étaient nées viables, avaient clairement fait ressortir le caractère particulier des affaires de chemins de fer, et, en même temps aussi, la nécessité de trouver un système qui, tout en sauvegardant les droits de l'Etat et les intérêts généraux du public, donnerait cependant à ces entreprises la possibilité d'affermir leur existence et de réaliser un bénéfice légitime.

En Allemagne, on avait procédé tout autrement qu'en France. En Prusse, à la suite de la crise de 1846-1848, l'Etat s'était vu amené à accorder à quelques Compagnies privées des subventions de construction et une garantie d'intérêts, à retirer à d'autres Compagnies le soin d'achever la construction et de continuer l'exploitation de leurs lignes; il avait même dû en construire lui-même quelques-unes. En Saxe, l'achat du chemin de fer saxon-bavarois par l'Etat, en 1847, avait marqué le début du passage progressif du réseau saxon dans les mains de l'Etat. Les Etats de l'Allemagne du Sud, après l'achat, en 1844, par la Bavière de la ligne Munich-Augsbourg, avaient pris en régie la construction de leur réseau ferré[2].

Ainsi, tandis que le morcellement de l'Allemagne empêchait la formation d'un système de chemins de fer uniforme, et que chaque Etat cherchait à tirer parti de sa situation, sans s'occuper de ses voisins, la France, pendant la période d'ébranlement politique et social que nous venons de décrire, avait été assez sage pour ne pas abandonner sa politique primitive en matière de chemins de fer, politique qui, depuis vingt ans, avait amené des perfectionnements incessants, et elle n'avait pas opté pour un système absolument dif-

1. Parmi lesquels 73 kilomètres de chemins de fer industriels.
2. A propos de l'opinion prédominante à ce sujet dans les sphères gouvernementales du sud de l'Allemagne, voir von Verner : *Erörterung der Frage : ob die württembergischen Eisenbahnen von Staate oder von Privaten zu bauen seien* (dans le *Zeitschreibung für die Staatswissenschaft*, I, 1844, p. 673).

férent qui aurait exposé le pays, au point de vue du progrès économique, à des dangers incalculables.

En France, dans le domaine de l'économie politique, contrairement à ce qui se fait en matière constitutionnelle, après de courts instants d'emballement, on revient toujours à la réflexion et au bon sens. C'est un fait d'une importance caractéristique quand on étudie l'histoire et les destinées de cette grande nation.

Pour continuer notre travail, il nous reste à parler de quelques dispositions législatives prises dans la période dont nous venons de parler à propos des chemins de fer, puis nous résumerons brièvement l'enquête du Conseil d'Etat sur les tarifs en 1850.

Une loi du 6 juin 1847, relative aux cautionnements des Compagnies, réglementait la restitution de ces cautionnements. Avant cette loi, il n'y avait pas de règle fixe. Tantôt le remboursement était effectué sans justification de dépenses faites, tantôt il n'avait lieu qu'à mesure de l'avancement proportionnel des travaux. La loi eut pour objet d'adopter le premier système et de fixer au dixième le montant des remboursements successifs.

Plus tard, une loi du 27 février 1850 détermina les attributions des commissaires de surveillance administrative *spéciaux*. Jusqu'alors il y avait deux ordres de fonctionnaires pour la police des chemins de fer : 1° des commissaires de police proprement dits, nommés par le Ministre de l'Intérieur, sous l'autorité immédiate des procureurs de la République et veillant à la sécurité publique sous l'autorité des préfets; 2° des commissaires administratifs, nommés par le Ministre des Travaux publics, chargés de veiller à l'exécution des clauses du cahier des charges et à la régularité de l'exploitation et de l'exacte application des tarifs.

Cette dualité d'agents dont les attributions, quoique distinctes, avaient une certaine corrélation, avait présenté des inconvénients. Aussi la nouvelle loi étendait-elle les attributions des commissaires de surveillance administrative. En qualité d'officiers de police judiciaire, ils étaient sous les ordres du procureur de la République et lui adressaient leurs procès-verbaux. Quant aux rapports constatant des infractions aux règlements de l'exploitation, ils les transmettaient aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées[1].

L'enquête sur les tarifs, dont nous avons parlé plus haut, avait été provoquée par ce fait que l'un des moyens employés de préférence par le Gouvernement, pour venir en aide aux Compagnies, consistait à porter à quatre-vingt-dix-neuf ans la durée des concessions. Des discussions dans les Chambres avaient souvent éclaté sur l'opportunité d'une semblable mesure, notamment à propos du projet de loi relatif aux lignes Tours-Nantes et Orléans-Bordeaux. Quand on voulut accorder le même avantage à la Compagnie du Nord, le Conseil d'Etat reçut des Chambres de commerce, des Conseils municipaux et des autres intéressés, de nombreuses réclamations au sujet de l'application des tarifs. La Commission que présidait M. Vivien, chargée de préparer la discussion du projet de loi, crut devoir procéder à une enquête sur la tarification.

1. Voir plus loin, chapitre XV, le développement constant de la surveillance et du contrôle du Gouvernement.

Les principales questions sur lesquelles portèrent ses investigations furent les suivantes :

I. **Application des tarifs différentiels relatifs à la distance.** — Cette question (nous l'avons déjà dit) avait été agitée lors de la concession de la ligne Avignon-Marseille, et il y avait été répondu par l'affirmative. Cette fois encore la Commission d'enquête déclara que les Compagnies ne devaient pas être empêchées de prendre des dispositions conformes aux besoins du trafic. Bien des marchandises ne pouvaient être expédiées qu'en admettant l'hypothèse de taxes décroissant avec la distance (paliers)[1].

II. **Application des tarifs différentiels relatifs aux quantités transportées, à la position particulière des expéditeurs, ou à d'autres conditions résultant de traités spéciaux.** — Certains industriels combattaient ces tarifs. A leurs yeux, les Compagnies, investies d'un monopole, ne pouvaient bénéficier des principes généraux de la concurrence : dépositaires d'un véritable service public, elles devaient employer des procédés plus paternels, moins égoïstes qu'une entreprise fondée seulement par des spéculations individuelles; il fallait donc leur interdire les inégalités de traitement fatales aux voies concurrentes et aux petits commerçants.

La Commission d'enquête crut qu'il était suffisant de s'en tenir aux prescriptions contenues dans les cahiers des charges pour restreindre les tarifs exceptionnels : Il y était dit que toutes les différences que l'on voudrait introduire dans les tarifs devaient être notifiées à l'Administration qui, de son côté, veillerait à ce que ce tarif de faveur fût obligatoire vis-à-vis de tous les expéditeurs.

III. **Application des tarifs différentiels relatifs aux embranchements sur les troncs communs.** — D'après l'avis de la Commission, il fallait fixer les tarifs de telle sorte qu'une des lignes embranchées ne pût effectuer le transport sur le tronçon commun à des conditions meilleures que sa voisine.

IV. **Effets de l'abaissement des tarifs relativement aux canaux et à la batellerie.** — Devant la Commission d'enquête, la plupart des concessionnaires de canaux et des entrepreneurs de transports par eau déclarèrent, avec une rare loyauté, qu'ils n'avaient rien à craindre de la concurrence des chemins de fer. Ils paraissaient même admettre que l'essor de l'industrie provoqué par les réductions des tarifs pourrait, dans certains cas, augmenter le trafic des voies navigables.

V, VI, VII. **Effets de l'abaissement des tarifs relativement aux messageries et au roulage.** — Les entrepreneurs de messageries et de roulage ne se plaignirent pas davantage de la concurrence que leur faisaient les chemins de fer; le roulage à longue distance souffrait, il est vrai, de cette concur-

1. La Chambre de commerce de Paris s'était formellement déclarée convaincue de la nécessité de ces tarifs.

rence; mais, au contraire, l'industrie du roulage en elle-même, qui amène toujours aux chemins de fer les masses de marchandises, était en pleine prospérité.

VIII. **Droit d'homologation du Gouvernement.** — Ce fut alors pour la première fois qu'un conflit s'éleva sur l'étendue de ce droit.

Les représentants des Compagnies affirmaient que le droit du Gouvernement se bornait à vérifier si les tarifs étaient inférieurs aux maxima déterminés dans les actes de concessions, mais qu'une fois cette vérification faite il ne pouvait refuser son adhésion.

Une trop grande ingérence de l'Administration ne pouvait que nuire au public, à qui les Compagnies étaient disposées à faire toutes les avances possibles. Or, si le Gouvernement exigeait que l'on maintînt les taxes réduites mises à l'essai, on reculerait parfois à mettre à l'essai des réductions utiles aux expéditeurs.

Les représentants du commerce et de l'industrie et, notamment, le Président de la Chambre de Commerce de Paris étaient d'un autre avis et demandaient au Gouvernement d'interpréter le plus largement possible son droit d'homologation ; ils admettaient que l'intervention de l'Administration ne devait pas être limitée à un simple enregistrement et que son rôle devait être plus étendu et plus élevé [1].

1. Voir, au chapitre XVI, les questions qui se rattachent à l'homologation des tarifs

---

CHAPITRE IV.

LA FORMATION DES GRANDS RÉSEAUX.

A la République avait succédé l'Empire en 1852. L'histoire a condamné la politique de ce Gouvernement; il faut dire, cependant, qu'au point de vue des chemins de fer la politique du second Empire a été heureuse, par sa tendance à réunir dans les mains de quelques grandes Administrations les petites Compagnies qui morcelaient la France en d'innombrables et minuscules entreprises. L'intérêt public avait impérieusement exigé cette fusion qui, comme on le vit bientôt, donna les meilleurs résultats, non seulement pour les actionnaires des différentes Compagnies, lesquelles, du fait de leur isolement, étaient souvent condamnées à disparaître, mais surtout pour le trafic général, et, par suite, pour le pays tout entier.

Les 3.627 kilomètres en exploitation, au 31 décembre 1851, étaient répartis entre dix-huit petites Compagnies qui attendaient toutes leur rattachement aux grandes lignes desservant en partie des régions industrielles bien délimitées; elles étaient situées en dehors du périmètre des grandes voies ferrées, aboutissant aux frontières, et ne pouvaient donc pas être facilement incorporées.

La constitution de ces diverses lignes[1] s'était, en conséquence, effectuée lambeau par lambeau, et l'achèvement en avait été confié à un nombre considérable de Sociétés ou d'entreprises, étrangères les unes aux autres, et n'ayant entre elles d'autres relations que celles qu'exigeaient le transport des marchandises et le trafic ordinaire d'un point quelconque de la France à l'autre.

Les inconvénients de cette division du réseau n'avaient pas tardé à apparaître : les dépenses d'exploitation, moindres sur les lignes importantes et de grand trafic, s'élevaient à des proportions souvent ruineuses sur les voies à faible trafic; les prix de transport et les tarifs maxima n'offraient aucune homogénéité; le service se faisait mal, sans unité et sans règle, et les transbordements multipliés des voyageurs et des marchandises nuisaient au développement des transactions et augmentaient sensiblement les frais d'administration déjà trop considérables par rapport aux recettes réalisées.

Après 1848, la situation des grandes Compagnies s'améliora considérablement, ainsi qu'on le voit dans le tableau ci-contre[2] :

1. Voir *Dictionnaire des Finances*, article de M. Noël sur *les Chemins de fer*.
2. M. Théry (p. 42), tout en laissant de côté les recettes diverses, présente un tableau analogue.

ANNÉES	LONGUEUR MOYENNE exploitée	RECETTES BRUTES (IMPOTS DÉDUITS)				
		TRAINS rapides	TRAINS ordinaires	DIVERS	TOTAL	RECETTE kilométrique
	kilom.	francs	francs	francs	francs	francs
1849....	2.467	44.539.278	28.002.484	2.633.250	75.175.112	30.472
1850....	2.915	57.854.911	34.442.327	3.320.930	95.618.168	32.802
1851....	3.248	63.982.507	38.997.134	3.164.397	106.144.038	32.680

Pour la même période, les recettes encaissées par les Compagnies importantes étaient les chiffres suivants :

	1849	1850	1851
	francs	francs	francs
Nord...........................	19.326.479	23.694.894	26.332.037
Paris-Orléans..................	10.128.613	9.960.448	10.440.207
Central........................	3.318.954	3.761.443	4.169.173
Orléans-Bordeaux...............	3.906.017	4.032.628	4.981.915
Tours-Nantes...................	971.484	1.633.295	2.286.922
Paris-Strasbourg...............	1.320.962	5.725.730	7.738.106
Avignon-Marseille..............	2.831.018	3.380.214	5.636.194
Paris-Lyon.....................	En construction	7.903.101	12.410.094
Paris-Saint-Germain............	1.671.328	1.970.328	2.190.842

Le chemin de fer d'Orléans pouvait attribuer à son capital-actions 12,8 °/₀ de bénéfices nets ; le chemin de fer du Nord, 8 °/₀ ; le chemin de fer de Saint-Germain, 7,3 °/₀ ; le chemin de fer du Centre, 6,3 °/₀, tandis que le bénéfice net des autres Compagnies restait inférieur à 5 °/₀.

Les résultats favorables obtenus par les Compagnies ci-dessus étaient d'autant plus frappants que les devis de construction avaient été dépassés de 25 à 50 °/₀. Ainsi, par exemple, la construction du chemin de fer de Versailles (rive droite) avait coûté 1.234.000 francs par kilomètre ; Saint-Germain, 847,000 francs; Sceaux, 545.440 francs; Rouen-Havre, 529.316 francs; Versailles (rive gauche), 500.000 francs; Paris-Rouen, 496.350 francs; Paris-Orléans, 466.160 francs ; Strasbourg-Bâle, 321.780 francs; Nord, 313.400 francs, etc.

Avec des frais d'établissement aussi élevés, il était nécessaire d'avoir des recettes kilométriques de 35.000 à 40.000 francs en moyenne, pour servir au capital-actions un intérêt de 5 °/₀[1]. Or, on constatait que la recette du chemin de fer de Saint-Germain était de 96.000 francs par kilomètre ; celle d'Orléans, 80.000 francs ; celle de Rouen, 63.500 francs.

1. Les frais d'exploitation absorbent 45 à 62 °/₀ des recettes brutes.

Mais d'autres entreprises végétaient misérablement, parce que, défectueusement établies au point de vue économique, elles étaient à peine, ou même pas du tout, en état de couvrir leurs frais d'exploitation relativement considérables. Mendiant constamment le secours de l'Etat, elles abusaient de sa patience et de celle de leurs bailleurs de fonds. Etant données ces circonstances, le développement des chemins de fer ne pouvait que se ralentir, et les finances de l'Etat en subissaient le contre-coup; aucun entrepreneur ne voulait désormais se charger de la construction de nouvelles lignes sans une importante subvention de l'Etat. Le résultat fut que la France se retrouvait encore une fois, en fait de chemins de fer, devancée par les autres pays.

Avec l'Empire, le pays eut un Gouvernement fort; la période précédente, pleine d'agitation, d'incertitude et de crises, paraissait enfin close.

Ce n'est pas ici le lieu de traiter la question politique; mais il est certain que, pendant le second Empire, la paix et la sécurité qu'il sut établir dès le début firent prospérer le commerce et l'industrie, et qu'une ère tout à fait propice s'ouvrit spécialement pour les voies ferrées. Les capitaux, qui s'étaient anxieusement dérobés pendant les agitations et les troubles de la deuxième République, réapparurent. Le public regarda l'avenir avec plus de confiance et se montra plus disposé à placer ses fonds dans les valeurs de chemins de fer. A côté des raisons économiques, le Gouvernement avait encore plus de raisons politiques pour favoriser la construction et le développement du réseau, et, les Chambres ayant perdu leur influence et leur pouvoir, le Chef de l'Etat pouvait sans obstacle réaliser ses projets.

Les difficultés soulevées autrefois par le Parlement relativement aux chemins de fer avaient eu une double cause psychologique. D'un côté, chaque député voulait que sa circonscription électorale fût favorisée le plus possible, et, d'un autre côté, l'envie, la méfiance, pour ne pas dire la haine, jouaient leur rôle vis-à-vis des entreprises en formation et arrêtaient la marche progressive de la construction des lignes, dont au premier chef auraient profité les grandes Compagnies. Voilà pourquoi la Chambre avait toujours cherché à imposer aux entrepreneurs les conditions les plus lourdes pour retarder les travaux.

Dès que le Gouvernement impérial se sentit consolidé, il s'opposa à ces agissements. Puissamment armé par un nouvel article de la constitution, il était, en effet, autorisé à faire approuver simplement, par décret en Conseil d'Etat, les travaux publics qui ne réclameraient aucun concours financier du Trésor.

Un des intimes de l'Empereur, le Comte de Morny[1], exerça à cette époque une influence prépondérante dans tous les règlements de questions économiques et financières; c'était un homme d'affaires qui profitait de son pouvoir pour servir ses intérêts particuliers et aussi pour porter secours à des *existences* plus ou moins problématiques.

Les mesures les plus importantes du Gouvernement de Napoléon III, prises en faveur des chemins de fer, eurent avant tout pour objet :

1° La prolongation régulière des concessions pour une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans, afin d'offrir aux concessionnaires la possibilité de donner à leurs entreprises tout le développement convenable;

2° La création d'un système uniforme permettant de donner une garantie

1. Plus tard Duc de Morny.

d'intérêts aux Compagnies dont le crédit était incertain (il était d'autant plus urgent d'en fixer les conditions par une loi que les arrangements pris jusqu'alors avec les différentes Compagnies avaient donné naissance à des difficultés de toutes sortes);

3° La diminution des frais de construction et d'exploitation par la création de réseaux qui, en même temps, compenseraient les déficits de mauvaises lignes avec les bénéfices de lignes plus productives.

Dans ce but, il fallait former de grandes Compagnies qui, d'une part, seraient à même de développer méthodiquement le trafic intérieur des chemins de fer et qui, d'autre part, pourraient entrer en relations avec les grandes Compagnies étrangères; on leur imposerait l'obligation de construire dans leurs régions des lignes, même improductives, et de les exploiter, à leurs risques et périls[1].

Afin de permettre au lecteur d'avoir une vue d'ensemble sur le développement des chemins de fer en France, nous cesserons, à partir du présent chapitre, de donner, comme nous l'avons fait jusqu'ici, une sorte de chronique. Nous étudierons la première période de grande prospérité des chemins de fer dans les années 1855 à 1858 et nous exposerons comment a été créé, dans chaque région, le réseau qui s'étend aujourd'hui sur toute la France.

Le chemin de fer du Nord était destiné à servir d'intermédiaire dans le trafic international avec l'Angleterre et le nord de l'Europe. Ses lignes traversent le plus riche bassin houiller de France, près de Valenciennes, et relient Paris avec les ports de Boulogne, Calais, Dunkerque et aussi avec Gand et Anvers. Il a fallu incorporer dans ce réseau trois lignes différentes : 1° Paris à la frontière belge, par Lille et Valenciennes, avec embranchements sur Calais et Dunkerque; 2° Creil à Saint-Quentin; 3° Amiens à Boulogne. Les deux dernières lignes, qui ne sont, en réalité, que des embranchements de la première, avaient été autrefois concédées au même groupe de capitalistes, mais à des conditions différentes; chaque convention comportait des stipulations spéciales; les demandeurs avaient dû fonder trois Compagnies d'exploitation différentes. La fusion était donc tout indiquée. Dès 1847, la ligne Creil à Saint-Quentin fut, après fusion, exploitée par la Compagnie du Nord; en 1852, les concessionnaires sollicitèrent aussi l'approbation gouvernementale pour l'incorporation de la ligne Amiens à Boulogne, et ils offrirent, en même temps, si le Gouvernement l'autorisait, de rattacher quelques nouvelles sections assez importantes. On demandait également au Gouvernement que la concession de la ligne Paris-Lille, donnée pour trente-huit ans, et celle de la ligne Creil-Saint-Quentin, pour vingt-cinq ans, fussent mises sur le même pied que celle d'Amiens-Boulogne et portées aussi à quatre-vingt-dix-neuf ans. En retour, les Compagnies s'engageaient à prolonger la ligne Creil à Saint-Quentin sur Erquelines (85 kilomètres achevés en 1855). La Belgique était prête à construire la petite ligne Namur à Erquelines, et on avait ainsi créé la voie la plus courte pour aller de Paris à Cologne, en évitant un détour de 100 kilomètres *viâ* Bruxelles. On devait, d'autre part, construire les lignes Le Cateau-Busigny à Somain (49 kilo-

1 Le *Bulletin des Lois* et le *Moniteur universel* nous enseignent les moyens employés pour arriver au résultat désiré.

mètres, inaugurés en 1858) et Noyelles à Saint-Valéry (6 kilomètres, achevés en 1858), puis la ligne de La Fère-Tergnier à Laon et Reims (total, 81 kilomètres, ouverts en 1857). De Reims partait la ligne Reims à Epernay, embranchement de la ligne Paris à Strasbourg, qui allait devenir la ligne de l'Est. Reims était donc la première gare commune à deux réseaux différents.

La *Compagnie du Nord* (de cette époque date l'usage de cette dénomination) voulait entreprendre la construction des nouvelles lignes. Elle allait avoir environ 69 millions à dépenser sans subvention et à ses risques et périls; elle ne demandait, en échange, que la prolongation de la concession pour une période de quatre-vingt-dix-neuf ans, afin de pouvoir abaisser le taux d'amortissement. La convention contenait une clause très importante : que le droit de rachat par l'Etat ne pourrait s'exercer que quinze ans après l'achèvement des nouvelles lignes et ne devrait porter que sur la totalité du réseau. Un décret du 19 février 1852 approuva le traité passé avec la Compagnie.

En 1853, on ajouta encore la concession de la ligne Saint-Denis à Chantilly (43 kilomètres); enfin, un décret du 20 juin 1857 concéda huit autres lignes à titre définitif et quatre lignes à titre éventuel[1]. Dans cette même année, le chemin de fer de Villers-Cotterets au Port-aux-Perches était incorporé au réseau du Nord, et la section Laon à Reims était cédée à la Compagnie des Ardennes, en échange de la ligne Creil à Beauvais. A la fin de 1858, la longueur concédée du réseau du Nord était de 1.561 kilomètres.

Après la convention avec le chemin de fer du Nord, le Gouvernement se préoccupa des régions de l'Est. La ligne Paris-Strasbourg était depuis longtemps concédée et achevée jusqu'à Nancy; la construction d'autres lignes jusqu'à Metz et la frontière prussienne devait être terminée le 15 août 1852; la Compagnie nouvelle après fusion devait prolonger la ligne de Metz, par Thionville, jusqu'à la frontière (46 kilomètres). D'autre part, cette Compagnie devait verser 10 millions pour la construction de la ligne Blesme-Gray (180 kilomètres), ouverte en 1856-1858, et se charger de l'exploitation de cette ligne.

Successivement la *Compagnie de l'Est* obtint une nouvelle ligne directe de Paris à Bâle (362 kilomètres) achevée en 1858, et des embranchements de Nancy à Gray (176 kilomètres), achevés en 1857-1863, et de Gray à Saint-Dizier; puis la ligne de Paris-Vincennes, et enfin un raccordement avec le chemin de fer Paris-Lyon, au moyen de la section de Montereau-Troyes (17 août 1853). On rattacha, en outre, les lignes Bâle à Strasbourg en 1854, Mulhouse à Thann en 1858, Strasbourg à Wissembourg et à Saarbrück. Ainsi on se reliait avec les lignes d'Allemagne par le Rhin, dans les directions de Mayence et Stuttgard-Munich-Vienne. A la fin de 1858, la longueur totale du réseau concédé à la Compagnie de l'Est était de 1.850 kilomètres.

L'horizon s'était considérablement élargi pour les chemins de fer; on cherchait à établir et on établissait des raccordements avec les pays voisins;

1. A titre définitif : Paris à Soissons, Boulogne à Calais, avec embranchement sur Marquise, Arras à Hazebrouck, Amiens à Tergnier, Chantilly à Senlis, Pontoise à Saint-Ouen-l'Aumône, Ermont à Argenteuil et deux tiers de la ligne Amiens à Rouen; le dernier tiers était donné à la Compagnie de l'Ouest; — à titre provisoire : Soissons à Laon, Vervins, Hirson et à la frontière belge, Aulnoye, Anor, Senlis, Crépy-en-Valois et un prolongement de la ligne Creil à Beauvais par Pontoise.

on se décidait à créer des relations directes entre les centres les plus importants de France et de l'Etranger. A l'intérieur, aussi, on introduisait plus de méthode dans la construction et dans l'exploitation; on voulait aussitôt que possible rendre accessible à tous le nouveau mode de locomotion, et on s'efforçait de supprimer les inconvénients du morcellement des grandes voies entre plusieurs Sociétés. Les grandes Compagnies, issues de la fusion des lignes secondaires, avaient seules assez de force pour rendre le double service que l'on réclamait : meilleure exploitation à l'intérieur, raccordements avec les grandes lignes des Etats étrangers.

La première idée de fusion date de 1848; mais la crise politique n'avait pas permis de mettre ce projet à exécution. Après différents tâtonnements, la fusion définitive du réseau de l'Est se réalisa le 20 avril 1854. Ce réseau, d'une importance stratégique considérable, dessert tout le pays situé à l'est de la ligne Paris à Dijon, région aussi industrielle qu'agricole, déjà sillonnée de lignes servant de voies de transit vers la Suisse, par Belfort, vers l'Allemagne par Nancy, et vers la Belgique par Sedan.

Etudions maintenant la formation du réseau Paris-Lyon-Méditerranée, appelé en France, communément, réseau P.-L.-M., ou plus simplement réseau de Lyon. C'est le plus grand des réseaux français : il parcourt le sud-est du pays et traverse des centres industriels fort riches. Dans sa plus grande longueur il suit la vallée du Rhône; c'est par ses lignes que les marchandises venant d'Allemagne, du sud de la Suisse et de l'Italie, s'introduisent à l'intérieur de la France; son réseau dessert les ports de la Méditerranée; outre Marseille et Lyon, les gares les plus importantes sont Besançon, Dijon, Avignon et Mâcon.

On a déjà vu qu'aux époques critiques de la construction des voies ferrées l'Etat avait dû se charger d'exécuter lui-même la ligne de Paris-Lyon. En 1852, la prospérité renaissait, et une Compagnie était disposée à accepter la concession. Cette Compagnie devait payer à l'Etat 114 millions, afin de lui rembourser les travaux qu'il avait exécutés. Par contre, le Trésor garantissait pendant cinquante années l'intérêt à 4 % d'un capital de 200 millions, comprenant les 114 millions dépensés par l'Etat et les sommes reconnues nécessaires à l'achèvement des lignes. Pour le calcul de la garantie, on excluait des frais annuels d'entretien et d'exploitation l'intérêt et l'amortissement des emprunts que la Compagnie pouvait être conduite à contracter en cas d'insuffisance de la somme de 200 millions; on stipula, de plus (et cette clause très importante se rencontrera désormais dans toutes les conventions passées avec les Compagnies de chemins de fer), que les paiements effectués éventuellement par l'Etat, sous la forme de garanties d'intérêts, seraient considérés comme des avances.

Si l'Etat payait, à titre de garantie, tout ou partie d'une annuité d'intérêts, il en serait remboursé sur les bénéfices nets de l'entreprise excédant les 4 % garantis, à quelque époque que ces excédents se produisissent et avant tout prélèvement de dividende au profit de la Compagnie.

A l'expiration de la concession, si l'Etat était créancier de la Compagnie, le montant de sa créance était compensé, jusqu'à due concurrence, avec la somme revenant à la Compagnie pour la reprise du matériel.

Au bout de quinze années, à dater de l'époque fixée pour l'achèvement

des travaux, si le produit net de l'exploitation dépassait 8 % du capital dépensé par la Compagnie, la moitié de l'excédent était attribuée à l'État.

La durée de la concession était de quatre-vingt-dix-neuf ans (5 janvier 1852).

Il était stipulé, en outre, que, si l'Etat concédait le prolongement du chemin de fer du Centre jusqu'à Roanne, la communication par cette voie, entre Paris et Givors, ne pourrait pas être terminée avant l'achèvement du chemin de fer de Paris à Lyon et son raccordement avec celui de Lyon à Avignon ; cette clause avait pour objet, nous le rappelons, de ne pas compromettre, par l'ouverture anticipée de la seconde ligne de Paris à Lyon, dite du Bourbonnais, le trafic de la ligne principale.

Dans le but d'assurer l'indépendance et la neutralité du chemin de Paris à Lyon, à l'égard des autres lignes dont il pouvait être soit le concurrent naturel, soit le terminus ou le prolongement, et pour préserver, par suite, le public contre les dangers d'un monopole, il était stipulé que « l'administration du chemin resterait indépendante de celle de tout autre chemin de fer antérieurement concédé et que le Conseil d'administration ne pourrait comprendre ni les présidents, ni plus de deux membres de chacun des conseils des autres lignes concédées ».

Comme il était évident qu'une ligne indépendante de Dijon à Besançon n'aurait pu vivre sur ses propres ressources, le chemin de fer de Lyon se chargeait éventuellement d'exploiter cette ligne, pour l'exécution de laquelle on avait fait d'inutiles essais depuis 1846. La ligne fut définitivement incorporée au réseau de Lyon, le 20 avril 1854.

L'autre moitié de la ligne Paris-Lyon-Méditerranée constitua tout d'abord le réseau du Sud-Est (loi du 8 juillet 1852). Ce réseau bénéficiait d'une concession de quatre-vingt-dix-neuf ans ; il avait absorbé les chemins de fer suivants : Lyon à Avignon, 230 kilomètres ; Avignon à Marseille, 125 kilomètres ; Alais à Beaucaire, 74 kilomètres; Alais à la Grand'Combe, 19 kilomètres ; Montpellier à Cette, 28 kilomètres ; Montpellier à Nîmes, 52 kilomètres ; Rognac à Aix, 24 kilomètres ; Marseille à Toulon, 65 kilomètres ; total, 617 kilomètres.

La réunion définitive du réseau de Lyon avec le réseau du Sud-Est créa, en 1857, la *Compagnie* actuelle *de Paris à Lyon et à la Méditerranée*, après que les Compagnies Paris-Lyon et Paris-Orléans se furent, le 31 janvier 1855, substituées à la Société éphémère dite du Grand-Central (concession du 21 avril 1853) pour l'exploitation commune d'une ligne se dirigeant vers Lyon par Nevers-Moulins-Roanne, Saint-Etienne et Givors [1].

Vers cette époque, on vit naître une telle quantité de projets qu'il est fort difficile de démêler ceux qui étaient possibles de ceux qui étaient irréalisables. Alors commença une ère de tripotages financiers, une ère d'agiotage sur les valeurs de chemins de fer. Et comme tous les excès sont suivis d'une réaction en sens contraire, cette fois encore le contre-coup ne pouvait manquer de produire une crise. Le chemin de fer « Grand-Central » peut être cité comme une des plus impudentes spéculations ; de hautes personnalités se trouvaient parmi les actionnaires de ce chemin de fer, qui n'aboutissait ni à Paris, ni à la mer, ni aux frontières. Le grand

1. La construction ne fut terminée que bien plus tard.

trafic était donc incertain ; de plus, on prévoyait de réelles difficultés pour la construction de la voie qui devait traverser des régions accidentées, pauvres et sans industrie locale. Le marché financier dut renoncer à soutenir l'entreprise, et la Compagnie du Grand-Central se vit bientôt forcée de liquider ; ses lignes furent réparties entre les deux Compagnies voisines, Paris-Lyon et Paris-Orléans.

Paris-Lyon était devenu Paris-Lyon-Méditerranée par sa réunion avec Lyon-Avignon-Marseille et le réseau du Sud-Est ; les actions de ces diverses lignes, après une exacte répartition proportionnelle, avaient été échangées contre 577.500 actions de la nouvelle Compagnie. Le réseau Paris-Lyon-Méditerranée s'étendit, d'abord, sur le papier, puis plus tard, en fait, vers Limoges, Agen, Périgueux, Moulins, Clermont, le Puy, Saint-Etienne.

Le partage des lignes du Grand-Central, entre les deux réseaux Paris-Lyon et Paris-Orléans, fut approuvé par décision du Ministre, le 11 avril 1857. Après la concession d'une nouvelle voie ferrée Genève-Gap-Nice, le réseau P.-L.-M. eut enfin une étendue de 4.010 kilomètres, dont 427 kilomètres concédés à titre définitif et 776 kilomètres à titre éventuel ; 987 kilomètres faisaient partie de l'ancien réseau de Lyon, et 617 kilomètres du réseau de la Méditerranée. Pour les 1.203 kilomètres concédés en dernier lieu, l'Etat n'avait accordé ni nouvelles garanties d'intérêts, ni subventions d'aucune sorte. Les garanties d'intérêts des anciennes concessions étaient maintenues ; les subventions attribuées par l'Etat au réseau du Grand-Central aussi bien qu'aux lignes des conventions antérieures devaient être converties en obligations négociables, remboursables en trente ans.

Le réseau d'Orléans, qui absorba, en 1857, une partie des lignes du Grand-Central, fut constitué (décrets des 27 mars et 27 septembre 1852) par la fusion des Compagnies Paris-Orléans, Orléans-Bordeaux, Tours-Nantes, avec leurs embranchements de Poitiers à la Rochelle et Rochefort, de Vierzon par Bourges, à la vallée de l'Allier, d'une part, et à Limoges, d'autre part. Différentes petites concessions vinrent arrondir le réseau proprement dit. Quelques autres lignes, comme Châteauroux à Limoges (135 kilomètres) et Bec-d'Allier à Clermont, avaient été construites par le Gouvernement, en vertu de la loi du 24 juin 1844 ; on espérait alors que la nouvelle grande Compagnie en formation rembourserait une partie des débours.

Au réseau d'Orléans, l'Etat accordait une garantie d'intérêt de 4 % pour une durée de cinquante ans et se réservait le droit de racheter le chemin de fer, quinze ans après l'achèvement du réseau, à des conditions prévues dans le cahier des charges ; la Compagnie était tenue de faire à l'Etat une série d'avantages particuliers, tels que le transport des troupes à un tarif réduit.

Deux nouvelles lignes furent incorporées l'année suivante : Nantes à Saint-Nazaire et Tours au Mans. Cette dernière voie reliait Bordeaux à la Normandie et la Manche ; l'autre constituait une voie rapide vers l'embouchure de la Loire. Le réseau ainsi agrandi prit le nom de *Chemin de fer d'Orléans et prolongements;* mais, dans la pratique, on dit simplement : Réseau d'Orléans.

Ce réseau, compris entre Vierzon, Montluçon, Limoges et la Roche-sur-Yon, Albi, Niort, Brive, avait un développement total de 3.760 kilomètres, dont 1.745 provenaient de l'ancien réseau et 933 du Grand-Central ; 502 ki-

Central; 502 kilomètres étaient des concessions nouvelles à titre définitif, et 580 kilomètres à titre éventuel.

Lors du dépôt, en mai 1857, de la proposition de loi relative à la cession du Grand-Central aux Compagnies d'Orléans et de Paris-Lyon-Méditerranée, la Commission examina la question de savoir s'il était prudent de placer entre les mains des deux puissantes Compagnies toutes les voies de communication établies ou à établir sur près des deux tiers de la France. Mais elle pensa que l'action du Gouvernement serait toujours assez forte pour éviter les inconvénients de cette sorte de monopole, et que l'on pouvait être tranquillisé par les nombreuses améliorations apportées aux cahiers des charges des concessions; du reste, le seul moyen d'assurer la prompte exécution de lignes nouvelles, nécessairement peu productives, était de la confier aux mêmes Compagnies, de manière à profiter des plus-values des lignes antérieurement concédées et de la compensation qui s'établirait entre les insuffisances des nouvelles voies et les plus-values des premières.

Aussi la Commission crut-elle devoir approuver la modification apportée par le Gouvernement dans la durée des concessions.

En matière de tarifs, certains traitements de faveur accordés à des industriels suscitaient des craintes; mais la Commission ne s'en préoccupa pas, attendu : 1° que toute modification de tarifs devait, au préalable, être approuvée par le Gouvernement; 2° que le Ministre avait l'intention arrêtée de ne plus donner que des homologations provisoires susceptibles d'être retirées immédiatement. Après une vive discussion à ce sujet, la loi fut votée le 19 juin 1857.

C'est à la loi du 2 mai 1857, et au décret du 17 juin de la même année, que le réseau de l'Ouest doit son existence; ses lignes qui relient Paris à la Bretagne et à la Normandie, desservent les ports de Brest, Saint-Malo, Cherbourg, le Havre et Dieppe. Dans ce réseau furent englobées les Compagnies suivantes : Paris à Saint-Germain, à Argenteuil et à Auteuil (30 kilomètres); Paris-Rouen (137 kilomètres); Rouen-le Havre (92 kilomètres); Dieppe-le Havre (65 kilomètres); Paris à Rennes et le Mans à Mézidon (512 kilomètres); Paris à Caen et Cherbourg (317 kilomètres); total, 1.153 kilomètres, auxquels plus tard vinrent s'ajouter 800 kilomètres en chiffres ronds.

Quoique l'Etat eût accordé environ 90 millions de subvention aux Compagnies dont la fusion constituait le réseau de l'Ouest, il y avait encore dans cette région beaucoup de contrées qui réclamaient des chemins de fer.

Ce fut donc le désir de satisfaire les populations qui détermina le Gouvernement à approuver la fusion. On espérait que la nouvelle grande Compagnie pourrait entreprendre la construction des petites lignes, même peu productives; on calculait que l'Etat économiserait ainsi 30 à 40 millions, en évitant la nécessité de faire lui-même l'infrastructure, conformément au principe de la loi de 1842. Ce calcul était faux, car, en fait, l'Etat fut forcé d'apporter une contribution de 28 millions pour les lignes de Rennes à Redon et à Saint-Malo.

Le capital-actions de la *Compagnie de l'Ouest* atteignait 150 millions; les obligations émises représentaient un capital de 203 millions, et les nouvelles concessions exigeaient une dépense supplémentaire de 161 millions.

Aussi le Gouvernement dut-il garantir aux obligations un intérêt de 4 $^0/_0$ pour une somme de 359 millions et, en même temps, aux actions, un revenu minimum de 3 $^1/_2$ $^0/_0$. Par contre, il se réserva la moitié des revenus qui pourraient excéder 8 $^0/_0$. Malgré ses heureux débuts, la Compagnie de l'Ouest a dû presque régulièrement avoir recours à la garantie ; mais cela tient en grande partie à ce qu'on lui a imposé, dans la suite, une série de nouvelles charges.

Le Midi de la France possédait déjà différentes lignes, lorsque, en 1856, le Gouvernement déposa sur le bureau du Corps législatif un projet de loi ayant pour but la création du réseau du Midi. D'après l'exposé des motifs, dans soixante-seize départements il y avait, en moyenne, 150 kilomètres de voies ferrées ; et il n'en existait pas au sud de la ligne Bordeaux à Cette. On comptait alors, en France, 320 kilomètres de chemins de fer par million d'habitants ; seuls, les quatre départements du Gers, des Hautes-Pyrénées, des Basses-Pyrénées, de l'Ariège et des cantons voisins se trouvaient dépourvus de chemins de fer et de canaux, quoique ces régions fussent riches et fertiles et qu'il y eût sur les côtes des stations balnéaires de premier ordre. Devant l'insistance des départements, le Gouvernement proposa la construction d'une ligne de Toulouse à Bayonne, par Tarbes et Pau, avec de nombreux embranchements ; il décida également les études d'un chemin de fer destiné à relier ces lignes à celle de Paris-Bordeaux et à établir ainsi des relations avec l'Ouest. Le projet comprenait aussi la construction d'un embranchement de Tarbes à la ligne Paris-Agen par Auch. Il s'agissait en tout de la construction de 652 kilomètres.

La loi de concession date du 21 juillet 1856 ; elle autorisait le Gouvernement à payer un supplément de 26 millions et à garantir l'intérêt d'un capital de 112 millions ; elle stipulait le partage des bénéfices excédant 8 $^0/_0$. La concession fut donnée, le 1er août 1857, à la Compagnie Bordeaux-Cette, déjà concessionnaire, par la loi du 8 juillet 1852, de la ligne de Bordeaux à Bayonne et Irun. C'est ainsi que fut créée la *Compagnie du Midi*. Parmi les grandes Compagnies, elle est la seule qui n'aboutit pas à Paris ; elle se relie simplement aux réseaux d'Orléans et de Lyon. Sa ligne principale va de Bordeaux à Cette par Toulouse, celles de Perpignan et de Bayonne constituant les raccordements du réseau français avec le réseau espagnol.

En 1858, il y avait donc six grands réseaux[1].

La durée des concessions fut uniformément fixée à quatre-vingt-dix-neuf ans, et devait expirer aux dates ci-après :

Nord..........	31	décembre	1950
Est............	26	novembre	1954
P.-L.-M........	31	décembre	1958
Orléans........	31	—	1956
Ouest..........	31	—	1956
Midi...........	31	—	1960

1. Indépendamment de ces six grandes Compagnies, il en existait alors encore quelques petites (cinq en 1857), et il s'en créa encore quelques autres plus tard.

Ces six réseaux étaient loin d'être achevés ; cependant chacun d'eux était capable de rendre des services, et le Gouvernement pouvait les utiliser avec succès.

Trois conditions avaient présidé à l'organisation nouvelle :

1° Fusion des petites lignes ;

2° Prolongation de la durée de concession ;

3° Garantie accordée par l'Etat qui avait comme gage la valeur du matériel roulant des Compagnies.

Le résumé suivant expose les résultats de la période 1852-1858.

A la fin de 1851, il y avait 3.995 kilomètres concédés et 1.571 classés. Par contre, à la fin de 1858, les concessions comprenaient 16.172 kilomètres, dont 1.831 à titre provisoire. D'après le système employé depuis 1852, les différentes lignes dont la construction était décidée étaient éventuellement accordées à des Compagnies déterminées, sous la réserve d'une concession ultérieure à titre définitif. A la fin de 1858, il ne restait plus que 35 kilomètres de lignes classées. L'ensemble du réseau ferré en France se trouvait être ainsi de 16.207 kilomètres.

Quant aux 10.351 kilomètres concédés définitivement pendant cette période, ils se décomposaient de la manière suivante :

2.983	kilomètres en	1852
1.866	—	1853
396	—	1854
2.485	—	1856
2.621	—	1857

Ce qui caractérise bien la confiance des entrepreneurs, c'est que l'Etat a su obtenir d'année en année des conditions toujours meilleures, et qu'enfin, en 1857, il a pu concéder 2.586 kilomètres sans promettre ni subvention ni garantie d'intérêts.

A la fin de 1851, on comptait 3.627 kilomètres en exploitation.

A la fin de 1858, il y en avait 8.767 [1]. Vers la même époque, la longueur exploitée en Allemagne (à l'exclusion des chemins de fer industriels) était de 9.650 kilomètres ; ce pays avait donc perdu une grande partie de l'avance qu'il possédait au début de la période.

Sur les 8.767 kilomètres de lignes françaises alors en exploitation, 475 kilomètres seulement étaient aux mains de petites Sociétés ; tout le reste appartenait aux six grandes Compagnies.

L'état d'avancement des travaux des lignes en construction peut s'apprécier d'après le nombre de kilomètres ouverts chaque année au trafic :

A partir de 1852, 316 kilomètres ;

En 1853, 190 kilomètres ;

En 1854, 589 kilomètres ;

En 1855, 889 kilomètres ;

En 1856, 669 kilomètres ;

En 1857, 1.263 kilomètres ;

Et, en 1858, 1.224 kilomètres.

1. Parmi lesquels 87 kilomètres de chemins de fer industriels.

Le total des dépenses de premier établissement peut se résumer ainsi :

DÉPENSES	FIN 1851	FIN 1858
	Millions	Millions
Effectuées par l'État......................	580	775
Effectuées par les Compagnies..................	868	3.206
Participations diverses des communes, etc..........	24	33
TOTAL....................	1.472	4.014

L'Etat avait encore 457 millions à dépenser pour les travaux engagés ; les Compagnies, 1.900 millions ; les communes et les particuliers, 18 millions.

Si l'on cherche maintenant à dégager de ces principes la politique suivie, en matière de chemins de fer, de 1851 à 1858, on reconnaît qu'elle n'a nullement abandonné le système de la loi de 1842, c'est-à-dire la coopération de l'Etat et des capitaux privés. On n'a fait que modifier le mode d'application de cette loi, qui donnait chaque nouveau chemin de fer à une Compagnie spéciale. C'est ainsi que les grandes lignes, qui par leur nature devaient être reliées entre elles, avaient été morcelées au détriment de leur productivité et du trafic, c'est-à-dire au détriment des Compagnies et du public. L'abandon de ce procédé était incontestablement un progrès pour le pays. On avait définitivement rompu avec cette idée absolument fausse que tout ce qu'on obtenait des Compagnies était toujours un profit pour l'Etat.

Dans cette période on vit apparaître le principe sanctionné par la loi de 1842 ; l'Etat dut confier la construction à des entrepreneurs privés partout où il s'en présentait. L'application de ce principe et l'influence des circonstances obligèrent à rechercher la solution la meilleure pour établir d'une façon stable cette coopération de l'Etat et des capitaux privés. Déjà, à différentes reprises, on avait eu recours avec succès aux subventions et aux garanties d'intérêts ainsi qu'à la prolongation des concessions. Le second Empire n'a fait que transformer en un système méthodique l'usage de la garantie d'intérêts. Ce système donna un essor puissant aux chemins de fer et réduisit notablement les charges du Trésor français[1].

1. C'est à tort que de Leyen (*Die Eisenbahn frage in Frankreich*, *Annales prussiennes*, vol. LX, 1877, p. 28 suiv.) dit que l'Etat est intervenu pour la première fois en accordant les garanties d'intérêts à la suite de la crise 1857-1858. Il est à peine nécessaire de mentionner ici l'erreur de M. Knies (*Die Eisenbahnen und ihre Wirkungen*, 1853, p. 50) : *Napoléon a tranché les liens qui unissaient l'Etat et les chemins de fer.* Knies ne pouvait pas, à cette date, prévoir toutes les conséquences du nouveau système. Cela prouve une fois de plus combien sont souvent erronés les jugements des contemporains qui apprécient prématurément, sous la première impression des événements.

CHAPITRE V.

LES CONVENTIONS DE 1859.

De ce qu'une tête de chapitre porte la date de 1859, il ne faudrait pas conclure que cette année a été un point critique dans la politique suivie en France pour la question des chemins de fer; au contraire, elle n'a marqué aucun temps d'arrêt : le fait caractéristique en France a toujours été une marche constamment progressive. Dans le cas où des fautes étaient commises, l'expérience qu'elles permettaient d'acquérir servait à retrouver la direction traditionnelle. Le Gouvernement continuait à favoriser l'extension du réseau ferré; quand il paraissait hésiter un instant, la représentation nationale entrait en scène.

On avait vigoureusement poussé la construction des chemins de fer pendant les années dont nous venons de parler dans les chapitres précédents. Mais la guerre de Crimée (1855-1856) avait englouti des sommes énormes; de plus, on avait entrepris la reconstruction de Paris pendant que la France était entraînée dans le remous de la crise commerciale, née en Amérique à la fin de 1857; le monde des affaires souffrait donc avant tout de la rareté de l'argent. Les transports allaient en diminuant, et, par suite, les chemins de fer voyaient leurs recettes baisser, tandis qu'on spéculait à la hausse sur leurs actions. Le marché de l'argent se resserrait, et le crédit se dérobait devant les Compagnies juste au moment où celles-ci avaient assumé les plus grosses charges.

Pour empêcher un arrêt qui paraissait inévitable, il fallait trouver des fonds, car le Gouvernement exigeait alors des chemins de fer, dont la situation était si critique, la stricte exécution de leurs contrats.

Une demande de revision des conventions, formulée par les Compagnies, soulevait une vive opposition dans une grande partie du pays, et des voix s'élevaient pour déclarer : « Les chemins de fer ont pris des engagements; à eux de voir comment ils pourront s'en tirer : s'ils ont commis des fautes, qu'ils en supportent les conséquences. »

Le Gouvernement pensait autrement : le 13 avril 1858, une note d'apaisement paraissait au *Journal officiel :* il y était dit que l'Empereur avait accueilli la réclamation des Compagnies de chemins de fer avec la bienveillance qu'il était toujours disposé à témoigner aux grandes entreprises nationales; les Compagnies se plaignaient surtout de la loi du 23 juin 1857, qui frappait les titres de chemins de fer d'un nouvel impôt[1]. Les conséquences

1. La loi du 5 juin 1850 avait déjà créé le droit de timbre sur les valeurs mobilières; la loi du 23 juin 1857 créa un nouvel impôt, « le droit de transmission » (Voir *les Finances de la France*, de M. de Kaufmann, traduction française, pp. 216 et suiv.).

de cette loi (de même que les autres vœux des Compagnies de chemins de fer) devaient être examinées avec la plus grande attention ; aussi le Ministre des Travaux publics entrait-il en relations avec les Compagnies.

Dans le cours de l'année 1858 eurent lieu toutes les négociations, et le Gouvernement, comme nous venons de le dire, resta, par principe, tout disposé à prêter son concours.

Deux systèmes pouvaient être adoptés afin de venir en aide aux Compagnies et consolider leur crédit : 1° suppression ou ajournement indéfini, dans chaque réseau, des lignes présumées les moins productives ; 2° garantie d'intérêts convenablement combinée et, dans le cas exceptionnel où la mesure serait jugée indispensable, intervention de l'Etat, soit au moyen de subventions, soit au moyen de travaux payés sur les fonds du Trésor.

Il n'était guère possible de s'arrêter au premier système, étant données les promesses faites aux populations, et l'impatience avec laquelle la réalisation en était attendue. Restait alors le second. Le Gouvernement crut devoir l'adopter pour ce motif que la garantie substituait le paiement éventuel d'un intérêt à celui d'un capital ; qu'elle fonctionnait précisément dans la mesure de l'insuffisance des produits nets, et que, d'ailleurs, tout en offrant pour les Compagnies un appui moral très utile à leur crédit, elle n'avait jusqu'alors imposé aucun sacrifice au Trésor.

Avant d'aborder, à l'aide du rapport de la Commission de la Chambre, l'histoire parlementaire des conventions de 1859, qui devaient établir les rapports de l'Etat et des grandes Compagnies, il convient auparavant, pour plus de clarté, d'analyser[1] les principales dispositions de ces conventions. En voici les bases :

I. — Division des concessions de chaque Compagnie en deux sections distinctes désignées sous le nom d'*ancien* et de *nouveau réseau*[2].

Cette distinction, introduite par la loi du 11 juin 1859, présentait une grande importance, à raison de ce fait que la garantie d'intérêts cessait d'exister pour l'ancien réseau, c'est-à-dire pour les lignes d'intérêt général complètement achevées en 1857, et que, seules, les lignes du nouveau réseau, c'est-à-dire des voies secondaires beaucoup moins productives et dont la plus grande partie était encore à construire, jouissaient du bénéfice de la garantie.

II. — Le taux de cette garantie était à 4 $^0/_0$ pour une durée de cinquante ans ; on y ajoutait l'amortissement calculé au même taux et pour la même période, ce qui le portait à 4,65 $^0/_0$.

Les sommes que l'Etat pouvait être appelé à verser devaient lui être remboursées, avec les intérêts à 4 $^0/_0$, dès que les produits du nouveau réseau auraient dépassé l'intérêt garanti, et à quelque époque que cet excédent se produisît.

1. Le système alors en vigueur était si compliqué que, même dans les ouvrages français, il a fallu un temps relativement assez long pour l'expliquer et le mettre en évidence ; plus tard même il s'est encore produit bien des erreurs. Nous ne craindrons donc pas ici de faire quelques redites.

2. Les lois postérieures ont modifié la distinction primitivement établie ; les conventions de 1883 l'ont complètement supprimée.

Si, à l'expiration de la concession, l'Etat était encore créancier de la Compagnie, le montant de sa créance devait « être compensé, jusqu'à due concurrence, avec la somme due à la Compagnie pour la reprise du matériel, aux termes de l'article 36 du cahier des charges ».

III. — Une portion du revenu net de l'ancien réseau était réservée, c'est-à-dire destinée :

1° A assurer aux actions un dividende fixe, basé sur le revenu des dernières années ;

2° A pourvoir au service des obligations afférentes à l'ancien réseau ;

3° A fournir un appoint de 1,10 °/₀ nécessaire pour compléter, avec le taux de 4,65 °/₀, l'intérêt et l'amortissement effectifs des obligations émises pour l'exécution du nouveau réseau.

Deux raisons avaient motivé cette disposition : d'abord, les 4,65 °/₀ garantis par le Gouvernement pour l'intérêt et l'amortissement ne suffisaient pas aux exigences du marché financier ; le taux usuel était, en effet, de 5 °/₀, ou plutôt de 5,75, en tenant compte de l'amortissement ; il était alors hors de doute que les lignes anciennes, soit par leurs revenus propres, soit par l'accroissement de trafic qu'elles recevraient des lignes secondaires, couvriraient l'intérêt et l'amortissement de leur capital.

IV. — Toute la portion du produit net de l'ancien réseau, qui dépassait un certain chiffre kilométrique, se *déversait* sur le nouveau et venait couvrir, jusqu'à due concurrence, l'intérêt garanti par l'Etat.

V. — L'origine de la garantie d'intérêts, limitée à cinquante années, était fixée au 1er janvier 1864 pour la Compagnie de l'Est, et au 1er janvier 1865 pour les cinq autres Compagnies ; à ces époques, les lignes encore en construction devaient être en général terminées. Les lignes du nouveau réseau qui ne seraient pas encore achevées à ces dates ne participeraient à la garantie d'intérêts qu'à partir du 1er janvier de l'année qui suivrait leur mise en exploitation ; pendant la période de construction de ces lignes, les intérêts et l'amortissement des titres émis seraient payés au moyen des produits des sections de ces lignes qui seraient déjà en exploitation. En cas d'insuffisance, ces intérêts et cet amortissement seraient portés au compte de premier établissement.

Les lignes en construction se trouvaient donc exclues du bénéfice de la garantie d'intérêts ; d'autre part, le prélèvement de 1,10 °/₀ sur le produit de l'ancien réseau ne pouvait pas être porté au compte de ces lignes : il fallait donc prendre des dispositions complémentaires pour fixer la question de savoir comment le *revenu réservé* kilométrique de chaque Compagnie serait réduit proportionnellement à la longueur des voies actuellement en construction. On fut donc obligé de créer des comptes distincts, pour la construction et l'exploitation, dans l'ancien et le nouveau réseau ; mais ces comptes étaient tous soumis au contrôle du Gouvernement.

VI. — En compensation des avantages qui leur étaient accordés, les Compagnies devaient partager, à partir de 1872, la portion de leur produit

net qui excédait un chiffre déterminé. L'Etat avait le droit, pendant toute la durée des concessions, de prononcer le rachat des lignes; mais ce droit ne pouvait s'exercer qu'après un délai de quinze ans [1].

Tel est résumé, en quelques lignes, le nouveau système qui a réglé, à partir de 1859, la situation des Compagnies de chemins de fer. Celles-ci étaient toutes soumises aux mêmes clauses générales; toutefois, des dispositions spéciales régissaient les conditions particulières et propres à chacune d'elles.

Après cet exposé, il convient de faire connaître, d'une façon succincte, l'opinion du rapporteur de la loi.

« Après la promulgation de la loi du 19 juillet 1857, relative au partage du réseau du Grand-Central, nous avions espéré, dit M. de Jouvenel, que le Gouvernement n'aurait plus d'ici longtemps à proposer de nouvelles dispositions législatives avec les grandes Compagnies de chemins de fer. Aujourd'hui, cependant, nous sommes en présence de cet attristant spectacle : un an à peine s'est écoulé depuis la dernière intervention de l'Etat, et les Compagnies en réclament une nouvelle. » Le rapporteur développait longuement les inconvénients de cette situation; mais il concluait pour une entente nouvelle et, à cet effet, il invoquait deux arguments : d'un côté, les chemins de fer avaient toujours subi, en bien comme en mal, l'influence des circonstances politiques, financières et économiques, et, d'un autre côté, outre l'intérêt général qui se rattachait à la question les concernant, il existait de nombreux précédents; l'Etat, en cas de détresse, était toujours venu au secours des Compagnies. Le rapporteur traçait ensuite une esquisse de ce qui avait été fait avant 1859, et il rappelait les charges acceptées par les concessionnaires; d'autre part, il exposait les circonstances qui les avaient mises dans l'impossibilité de satisfaire à leurs engagements. En présence de cette impossibilité et du désir fort légitime de voir exécuter les chemins de fer promis au pays, le législateur devait chercher le moyen de venir en aide aux Compagnies, sans imposer à l'Etat un fardeau trop lourd; or, pour cela, il n'y avait qu'un moyen : la garantie d'intérêts.

Cette garantie d'intérêts ne devait pas s'étendre à toutes les lignes, mais seulement au nouveau réseau; pour l'ancien réseau, les engagements pris par l'Etat seraient réduits au minimum; il fallait seulement réserver les droits des tiers en ce qui concernait les garanties accordées par des actes antérieurs. Le rapporteur examinait en détail le jeu possible de la garantie d'intérêts et la probabilité des remboursements. En particulier, pour déterminer le « revenu réservé » de l'ancien réseau, il fallait, pour chaque Compagnie, multiplier le montant du dividende moyen des dernières années par le nombre des actions; ce produit serait réservé aux actionnaires actuels au moyen d'un prélèvement sur le revenu annuel. On y ajouterait la somme nécessaire pour assurer le service des obligations de l'ancien réseau et pour payer 1,10 $^0/_0$ du capital d'établissement du nouveau réseau; en

1. Le point de départ du délai de quinze ans était : le 1er janvier 1852, pour le Nord ; le 27 novembre 1855, pour l'Est; le 1er janvier 1858, pour l'Ouest et l'Orléans; le 1er janvier 1860. pour le P.-L.-M., et le 1er janvier 1862, pour le Midi.

divisant ce total par le nombre de kilomètres de l'ancien réseau, on obtenait le revenu réservé kilométrique inscrit au tableau ci-après :

COMPAGNIES	LONGUEUR	REVENU RÉSERVÉ	
		TOTAL	par KILOMÈTRE
	kilomètres	francs	francs
Nord	967	37.132.800	38.408
Est	985	27.383.000	27.800
Ouest	1.192	32.184.000	27.000
Orléans	1.764	48.333.600	27.400
P.-L.-M.	1.834	68.594.600	37.400
Midi	798	15.561.000	19.500
TOTAL	7.540	229.189.000	»

Le réseau des chemins de fer français, qui avait une longueur totale de 16.552 kilomètres, fut alors divisé en ancien réseau (7.774 kilomètres) et en nouveau réseau (8.578 kilomètres) dont la plupart des lignes étaient encore à construire. D'après le calcul de M. de Jouvenel, l'ancien réseau avait coûté, déduction faite des subventions de l'Etat, la somme totale de 2.665 millions, à laquelle on attribuait le revenu réservé de 228.189.000 francs. Les frais de construction du nouveau réseau étaient évalués 3.085 millions ou plutôt 3.132 millions avec les intérêts à payer pendant la période de construction ; la garantie d'intérêts, au taux de 4,65 $^0/_0$, pouvait donc s'élever à la somme de 145.800.000 francs. Mais, afin de permettre de chiffrer la charge éventuelle de l'Etat, on devait évaluer le revenu net probable du nouveau réseau.

En étudiant chacune des conventions de 1859, il sera facile de voir les chiffres auxquels on s'était arrêté. Dès à présent il y a lieu de noter que, dans la pensée du rapporteur, l'Etat avait effectivement à verser 15 millions pour les paiements annuels de la garantie; il admettait même qu'une somme double n'aurait rien d'excessif, étant donnés les avantages généraux qui devaient résulter des nouveaux contrats.

A la Chambre, la discussion offrit peu d'intérêt. L'opposition ne disposait que de cinq voix ; elle dut se borner à faire quelques brillants discours.

Des plaintes s'élevèrent au sujet de la prolongation générale de la durée des concessions, qui avait été portée à quatre-vingt-dix-neuf ans ; mais on fit remarquer que l'argent coûtait moins cher à l'Etat qu'aux Compagnies, puisque, en effet, celles-ci se trouvaient forcées d'émettre à 300 francs leurs obligations 3 $^0/_0$, dont la valeur nominale était de 500 francs ; tandis que

1. Y compris 234 kilomètres appartenant à diverses petites Compagnies qui ne furent pas soumises au régime des conventions de 1859.

l'Etat pouvait placer la rente au taux de 4 $^{3}/_{4}$ $^{0}/_{0}$, les Compagnies vendaient au prix de 300 francs leurs obligations de 500 francs rapportant 15 francs par an, elles empruntaient ainsi, en fait, au taux de 5 $^{0}/_{0}$.

Cette critique était erronée : si l'Etat, en effet, avait dû lui-même emprunter les milliards nécessaires à la construction de voies ferrées, il lui aurait fallu émettre sa rente à des cours bien plus bas et servir, par suite, un intérêt supérieur à 4 $^{3}/_{4}$ $^{0}/_{0}$. Au surplus, l'opposition ne cherchait alors nullement à obtenir de l'Etat le rachat; elle se contentait de belles phrases, comme celle-ci par exemple : *L'enfant de la liberté, le chemin de fer, s'égare sur la voie du monopole; il est devenu indigne de sa mère!*

La partie la plus intéressante de la discussion fut celle qui avait trait à l'interprétation de l'expression « *concessions éventuelles* », qui manquait évidemment de précision; c'est ce qui explique qu'un orateur allait jusqu'à demander que toutes les lignes projetées sous la rubrique *concessions éventuelles* fussent réunies aux *concessions définitives*. Le Gouvernement déclarait qu'en principe il était absolument du même avis; mais il demandait qu'on voulût bien patienter, parce qu'il était impossible de tout faire à la fois. — A la question de savoir quels seraient les moyens du Gouvernement pour agir sur les Compagnies qui refuseraient de construire des embranchements considérés comme improductifs, le commissaire du Gouvernement répondit en indiquant la possibilité de prononcer la déchéance du concessionnaire pour inexécution de contrat, ainsi que cela était formellement prévu au cahier des charges. Les adversaires objectèrent qu'il était inadmissible qu'une Compagnie eût de cette façon le moyen de se débarrasser d'une ligne improductive sans encourir de pénalité et qu'il était intéressant de savoir si, en pareille occurrence, l'Etat ne pouvait prononcer le retrait de l'ensemble des concessions d'une Compagnie aussi récalcitrante et rentrer en possession du reste du réseau. Comme le représentant du Gouvernement répliquait qu'il croyait la chose possible, un orateur déclara alors qu'une semblable mesure était trop draconienne et qu'on ne l'appliquerait jamais; en conséquence, il eût été préférable de fixer une amende ou une indemnité quelconque, car il eût toujours été temps, comme *ultima ratio*, de recourir au retrait de concession [1].

La loi sanctionnant les conventions fut enfin votée le 11 juin 1859.

Il nous faut maintenant examiner en détail les conventions passées, le 19 juillet 1858, avec chacune des six grandes Compagnies.

I. Convention avec la Compagnie d'Orléans. — Le réseau de la Compagnie d'Orléans, antérieurement à la convention de 1857, se composait des lignes de Paris à Bordeaux et à Nantes avec prolongement sur Saint-Nazaire, de Poitiers à la Rochelle et Rochefort, d'Orléans à Limoges, de Vierzon au Guétin, de Tours au Mans, de Savenay à Châteaulin, avec embranchement sur Napoléonville; ces lignes dont le développement était de 1.764 kilomètres (sur lesquels 1.462 kilomètres livrés à l'exploitation) furent considérées comme constituant l'ancien réseau.

Quant au nouveau réseau, il était formé des lignes rétrocédées du Grand-Central et d'Orsay (960 kilomètres); des lignes nouvelles concédées

1. Des cas semblables se sont réellement présentés pour des petites lignes.

par la convention de 1857, c'est-à-dire de celles de Paris à Tours par Vendôme, Bourges à Montluçon, Nantes à Napoléon-Vendée, Toulouse à Albi et Villefranche (502 kilomètres); des lignes concédées à titre éventuel par la même convention (580 kilomètres); enfin, des embranchements de Cahors, Villeneuve-d'Agen, Bergerac et Tulle, concédées à titre éventuel à la Compagnie du Grand-Central (120 kilomètres); son développement total était de 2.162 kilomètres, dont 1.462 kilomètres concédés à titre définitif, et sur lesquels 271 étaient en exploitation.

Le chiffre des dépenses faites et à faire s'élevait :

	Millions.
Pour l'ancien réseau, à	445
Pour le nouveau réseau (concessions définitives), à	601
Pour le nouveau réseau (concessions éventuelles), à	214
TOTAL	1.260

Il restait à dépenser sur ce chiffre, à partir de 1858, 743 millions.

Le capital garanti, à partir du 1er janvier 1865, devait être réglé au maximum de 815 millions (601 + 214); les lignes non terminées à cette date ne devaient faire appel à la garantie qu'à partir du 1er janvier qui suivrait leur achèvement.

Le capital total de 1.260 millions était d'ailleurs représenté par :

	Millions.
1° 300.000 actions, déjà émises, à 500 francs, ci	150
2° 200.000 actions nouvelles à émettre à 1.100 francs, ci	220
3° Des obligations émises ou à émettre, ci	890
TOTAL ÉGAL	1.260

Le revenu total réservé à l'ancien réseau se composait :

1° De la somme nécessaire pour assurer un dividende annuel de 70 francs par action, ci	35.000.000
2° De l'intérêt et de l'amortissement à 5,75 % des 75 millions réalisés sous forme d'obligations pour ce réseau, ci	4.312.500
3° De l'appoint de 1,10 % à ajouter à la garantie de l'Etat pour parfaire l'intérêt et l'amortissement des 185 millions consacrés au nouveau réseau, ci	8.965.000
TOTAL	48.277.500

En divisant cette somme par 1.764, chiffre de l'étendue kilométrique de l'ancien réseau, on arrêta le revenu kilométrique réservé avant déversement à 27.400 francs.

Comme, durant la période comprise entre le 1er janvier 1865, origine de la garantie et l'époque de l'achèvement complet des travaux, les produits des anciennes lignes ne pouvaient atteindre le chiffre auquel ils étaient appelés à s'élever successivement par le développement naturel du trafic, il convenait d'abaisser, pendant cette période transitoire, le niveau du déversoir. Il fut donc stipulé que la limite de 27.400 francs serait réduite de 200 francs par 100 kilomètres non livrés à l'exploitation jusqu'au minimum

de 25.000 francs; cette disposition allégeait, durant les années les moins productives, les conséquences de la garantie de l'Etat et créait, en outre, pour les Compagnies, un motif de hâter l'achèvement de leur réseau, but principal poursuivi par l'Administration.

Jusqu'alors la Compagnie d'Orléans n'avait été soumise au partage des bénéfices excédant 8 $^0/_0$ que pour les lignes provenant du Grand-Central; il fut entendu que ce partage s'exercerait sur l'ensemble de la concession, à partir du 1[er] janvier 1872, date présumée de l'achèvement des travaux. Le revenu réservé avant partage fut d'ailleurs fixé à 32.000 francs par kilomètre de l'ancien réseau et à 6 $^0/_0$ des dépenses du nouveau réseau.

II. **Convention avec la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée.** — Comme pour la Compagnie d'Orléans, la division en ancien et nouveau réseau des chemins de fer concédés à la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée eut pour base la convention de 1857.

L'ancien réseau fut composé des lignes de Paris à Lyon, avec embranchement sur Auxerre; de Dijon à Belfort, par Besançon, avec embranchement sur Gray et Salins; de Bourg, par Lons-le-Saunier, à un point de la ligne de Dijon à Belfort; de Chalon-sur-Saône à Dôle; de Lyon à Marseille par Avignon, avec embranchement sur Aix; de Tarascon à Cette par Nîmes et Montpellier, avec embranchement sur Alais et la Grand'Combe; de Marseille à Toulon; de Lyon à Genève, avec embranchement sur Bourg et sur Mâcon, et vers la frontière sarde par Culoz; son développement était de 1.834 kilomètres.

Quant au nouveau réseau, il fut formé des lignes: 1° de Paris à Lyon, par Nevers, Roanne et Saint-Etienne, d'une part, et par Tarare, d'autre part, avec embranchement sur Vichy; de Saint-Germain-des-Fossés à Arvant, par Clermont-Ferrand; d'Arvant à Saint-Etienne par le Puy; de Nevers et de Moulins au chemin de Paris à Lyon; de Châtillon au même chemin; de la section de Dôle à Salins à la frontière suisse, par les Verrières et Jougne; de Montbéliard à Delle et à Audincourt; de Saint-Rambert à Grenoble; de la ligne précédente à Lyon; de la même ligne à Valence; 2° éventuellement, de Brioude à Alais; de Montbrison à Andrézieux; de Privas au chemin de Lyon à Avignon, avec prolongement jusqu'à Crest; de Carpentras au même chemin; de Toulon à Nice, avec embranchement sur Draguignan; d'Avignon à Gap avec embranchement sur Aix et sur Miramas; enfin, de Gap vers la frontière sarde. Son développement était de 2.496 kilomètres.

En définitive, la longueur totale des chemins concédés à la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée était de 4.330 kilomètres, dont 2.165 (c'est-à-dire la moitié) étaient livrés à l'exploitation.

La dépense totale faite ou à faire s'élevait:

		Millions.
Pour l'ancien réseau, à		735
Pour le nouveau réseau (concessions définitives), à.	734	1.125
Pour le nouveau réseau (concessions éventuelles), à.	311	
Pour le nouveau réseau (lignes du Dauphiné), à...	80	
TOTAL		1.860

somme sur laquelle il restait à dépenser environ 974 millions.

Le revenu kilométrique, réservé à l'ancien réseau avant le déversement, fut fixé, d'après des principes analogues à ceux que nous avons exposés relativement au réseau d'Orléans, à 37.400 francs, chiffre un peu inférieur au revenu moyen de 39.000 francs des 1.231 kilomètres exploités en 1857; dans la période intermédiaire, entre le 1er janvier 1865 et l'achèvement complet du nouveau réseau, une diminution de 200 francs était opérée par 100 kilomètres non livrés à l'exploitation, sans que le revenu réservé pût descendre au-dessous de 35.400 francs.

Le partage des bénéfices devait s'exercer lorsque le produit net représenterait 8 % du capital de premier établissement de l'ancien réseau, plus l'intérêt et l'amortissement du capital affecté au nouveau réseau.

III. **Convention avec la Compagnie du Nord.** — L'ancien réseau de la Compagnie du Nord fut composé des lignes de Paris à la frontière belge, par Lille et par Valenciennes, avec embranchement sur Beauvais; de Lille à Calais et à Dunkerque; d'Amiens à Boulogne, avec embranchement sur Saint-Valéry; de Creil à Saint-Quentin et à Erquelines, avec raccordement de Busigny à Somain, par Cambrai; de Tergnier à Laon; de Paris à Creil; et de Mons à Hautmont. Son développement était de 967 kilomètres, dont 925 en exploitation.

Le nouveau réseau fut formé des lignes de Paris à Soissons; de Boulogne à Calais avec embranchement sur Marquise; de Rouen à Amiens (pour deux tiers); d'Amiens au chemin de Creil à Saint-Quentin; des houillères du Pas-de-Calais; de Chantilly à Senlis; de Pontoise au chemin de Belgique; d'Ermont à Argenteuil; de Villers-Cotterets au Port-aux-Perches; et, éventuellement, de Soissons à la frontière belge; de cette dernière ligne au chemin de Saint-Quentin à Erquelines; de Senlis au chemin de Paris à Soissons; de Beauvais au chemin de Paris à Dieppe par Pontoise; son développement était de 618 kilomètres.

La dépense faite ou à faire était:

	Millions.
Pour l'ancien réseau, de	403
Pour le nouveau réseau, de	200
TOTAL	603

Le capital de la Compagnie se composait de 525.000 actions, ayant produit ensemble 231.825.000 francs et, pour le surplus, d'obligations.

Le revenu réservé, avant déversement, à l'ancien réseau était fixé à 38.400 francs par kilomètre, ce qui correspondait à un dividende de 50 francs environ par action. Ce chiffre était réduit de 200 francs par 100 kilomètres non livrés à l'exploitation, sans pouvoir descendre au-dessous de 37.400 francs.

La Compagnie qui, en vertu des actes antérieurs, n'était soumise à aucun partage de bénéfices avec l'Etat, acceptait l'application de ce partage, à partir du 1er janvier 1872, lorsque l'ensemble des produits nets de la concession excéderait la somme nécessaire pour représenter à la fois, sur l'ancien réseau, un revenu net moyen de 53.000 francs par kilomètre et un intérêt de 6 % du capital affecté au nouveau réseau. Le dividende correspondant, ainsi attribué aux actions, était de 80 francs environ.

On voit qu'à cette époque la Compagnie du Nord était déjà la plus prospère des Compagnies françaises.

IV. Convention avec la Compagnie de l'Est. — L'ancien réseau comprenait la ligne de Paris à Strasbourg avec toutes celles qui s'y rattachaient directement, telles que les embranchements sur Reims, sur le camp de Châlons, sur Metz et la frontière prussienne, sur Wissembourg, sur Thionville et la frontière du Luxembourg, ainsi que les chemins de Paris à Vincennes et Saint-Maur, et de Mulhouse à Thann et à Wesserling; son développement était de 985 kilomètres, dont 918 kilomètres livrés à l'exploitation.

Le nouveau réseau était formé des lignes de Paris à Mulhouse, avec embranchements sur Provins, Coulommiers, Montereau et Bar-sur-Seine; de Blesme à Saint-Dizier et à Gray; de Nancy à Gray par Epinal; ainsi que des chemins des Ardennes et, éventuellement, de celui de Mézières à Hirson (55 kilomètres). Son développement était de 1.365 kilomètres, dont 849 exploités.

La dépense faite ou à faire était :

		Millions.
Pour l'ancien réseau (déduction faite du prix des travaux exécutés par l'Etat), de		310
Et pour le nouveau : concessions définitives, de...	505	522
concessions éventuelles, de...	17	
Total		832

sur lesquels il restait à dépenser 254 millions.

Le capital social de la Compagnie se composait de 500.000 actions de 500 francs.

Le déversoir de l'ancien réseau était réglé à 27.800 francs, chiffre peu différent du revenu effectif de 1856, lequel avait été de 27.000 francs; le dividende ainsi assuré aux actions était de 38 francs.

Il fut aussi stipulé un abaissement du niveau de déversoir à raison de 200 francs par 100 kilomètres non livrés à l'exploitation; mais on ne fixa pas de minimum à cet abaissement, car l'avancement des travaux exécutés sur l'Est faisait prévoir l'inutilité d'un minimum.

C'est pour la même raison qu'on fixa au 1er janvier 1864 le point de départ de la garantie d'intérêts.

Quant au partage des bénéfices au profit de l'Etat, il était stipulé par les actes antérieurs, pour le cas où le produit net excéderait 8 $^0/_0$; cette clause fut maintenue, mais sous la réserve que les lignes des Ardennes ne donneraient lieu qu'à un prélèvement de 6 $^0/_0$. Le revenu réservé ainsi au capital était de 13 $^0/_0$, et le dividende correspondant, de 65 francs.

Le tarif du transport des militaires et marins était réduit de la moitié au quart du tarif ordinaire, à partir du 1er janvier 1863. Le service des postes, qui imposait alors à l'Administration le paiement annuel d'une somme de 340.000 francs devait être fait désormais moyennant une annuité à forfait de 300.000 francs jusqu'au 1er janvier 1880, et devenait gratuit à partir de cette date.

V. **Convention avec la Compagnie de l'Ouest.** — L'ancien réseau de la Compagnie de l'Ouest fut composé des lignes de Paris à Saint-Germain et Versailles, avec embranchements sur Argenteuil et Auteuil; de Paris à Rouen et au Havre, avec embranchements sur Dieppe et Fécamp; de Versailles à Rennes; de Nantes à Caen et à Cherbourg, avec embranchement sur Saint-Lô; de Mézidon au Mans. Son développement était de 1.192 kilomètres, entièrement livrés à la circulation.

Le nouveau réseau fut formé : 1° des lignes concédées par le décret du 7 avril 1855 et par des actes postérieurs, à savoir celles de Rennes à Brest, à Saint-Malo et à Redon; de Lisieux à Honfleur; de Serquigny à Rouen; du Mans à Angers; de Saint-Cyr à Surdon et d'Argentan à Granville; 2° des lignes dont la concession précédemment admise, en principe, était ratifiée par la présente convention, à savoir celles de Rouen à Amiens (pour un tiers); de Paris à Dieppe, par Pontoise et Gisors; de Pont-l'Evêque à Trouville; de Laigle à ou près Conches. Son développement était de 1.112 kilomètres, dont 17 en exploitation.

Les dépenses faites ou à faire, après déduction des subventions du Trésor, étaient :

	Millions.
Pour l'ancien réseau, de	461
Pour le nouveau réseau, de	291
TOTAL	752

somme sur laquelle il restait à dépenser 340 millions.

La situation de la Compagnie de l'Ouest était particulièrement difficile: d'énormes augmentations s'étaient révélées sur les prévisions primitives de dépenses; les lignes qu'elle était obligée d'exécuter tout d'abord étaient les plus improductives du réseau. Le Gouvernement, ayant égard à cette situation, crut devoir s'engager à exécuter, à ses frais, l'infrastructure de la ligne de Rennes à Brest, ce qui se traduisait par un supplément de subvention de 23 millions.

Le chiffre du produit net kilométrique, au-dessus duquel les excédents de revenu de l'ancien réseau étaient affectés au nouveau, fut fixé à 26.700 francs; l'intérêt correspondant réservé aux actions était de 7 $^0/_0$, et le dividende, de 35 francs.

La Compagnie consentait au partage des bénéfices, lorsqu'ils excéderaient la somme nécessaire pour représenter à la fois un revenu net moyen de 30.000 francs par kilomètre de l'ancien réseau, et l'intérêt à 6 $^0/_0$ du capital de premier établissement du nouveau réseau; l'intérêt correspondant réservé aux actions était de 12 $^0/_0$ environ.

VI. **Convention avec la Compagnie du Midi.** — L'ancien réseau de la Compagnie du Midi fut composé des lignes de Bordeaux à Cette (y compris le raccordement à Bordeaux avec le chemin de fer d'Orléans à Bordeaux et de Bordeaux à la Teste); de Narbonne à Perpignan; de Bordeaux à la Teste, avec prolongement sur Arcachon; de Lamothe à Bayonne, avec embranchement sur Mont-de-Marsan. Son développement était de 798 kilomètres.

Le nouveau réseau fut formé des lignes de Toulouse à Bayonne, avec

embranchement sur Foix, Dax et Bagnères-de-Bigorre; d'Agen à Tarbes; de Mont-de-Marsan à Andrest; d'Agde à Clermont et Lodève; de Bayonne à Irun; et, éventuellement, des lignes de Castres et de Perpignan à Port-Vendres. Son développement était de 825 kilomètres.

Les dépenses faites ou à faire (subventions déduites) étaient :

	Francs.
Pour l'ancien réseau, de........................	239.500.000
Pour le nouveau réseau, de.....................	132.000.000
Total..............	371.500.000

somme sur laquelle 205 millions étaient dépensés.

Les conditions, qui régissaient les diverses lignes possédées par la Compagnie du Midi, permettaient de les diviser en trois groupes :

Le premier comprenait les chemins de Bordeaux à Cette, avec embranchement sur Perpignan, et de Lamothe à Bayonne, avec embranchement sur Mont-de-Marsan, ainsi que le canal latéral à la Garonne, concédés avec une subvention de 51.500.000 francs, une garantie d'intérêts et d'amortissement à 4 $^0/_0$ pendant cinquante ans sur 51 millions (Lois des 8 juillet 1852 et 28 mai 1853, décret du 24 août 1852);

Le second groupe comprenait les lignes de Toulouse à Bayonne avec embranchements sur Foix et sur Dax; d'Agen à Tarbes par Rabastens, et de Mont-de-Marsan à Rabastens, concédées avec une subvention de 24 millions et une garantie d'intérêt de 4 $^0/_0$ sans amortissement, sur un capital maximum de 112 millions.

Le troisième groupe comprenait les lignes d'Agde à Pézenas et Clermont, de Castres, de la Teste à Arcachon, et le raccordement de Bordeaux, concédées sans subvention.

La Compagnie avait, en outre, pris à ferme, jusqu'à l'expiration de sa concession, la ligne de Bordeaux à la Teste.

Un mécompte de plus de 120 millions s'était produit sur les dépenses de l'ancien réseau. Invoquant ce mécompte et l'insuffisance des produits de l'exploitation, la Compagnie sollicita un concours très large de l'Etat : le Gouvernement ne crut pas pouvoir accueillir l'intégralité de ces demandes; mais il jugea équitable de prendre à sa charge l'infrastructure des lignes de Toulouse à Bayonne et de Perpignan à Port-Vendres, sauf renonciation, de la part de la Compagnie, à la subvention de 24 millions allouée pour l'ensemble du réseau pyrénéen, et à celle de 4 millions, formant la part de l'Etat dans la construction des routes agricoles des Landes; ce concours équivalait à une subvention d'un peu plus de 25 millions.

La convention fixait le déversoir de l'ancien réseau à 19.500 francs, avec réduction de 200 francs par 100 kilomètres non livrés à l'exploitation jusqu'au minimum de 18.300 francs, ce qui permettait de distribuer aux actions un dividende de 35 francs environ; quant au partage des bénéfices, il devait s'opérer, conformément aux contrats antérieurs, au-delà de 8 $^0/_0$ sur l'un ou l'autre des deux réseaux, mais séparément pour chacun d'eux.

Les conventions, telles que nous venons de les esquisser, sont restées en vigueur dans leurs dispositions fondamentales jusqu'à une date toute récente.

On incorpora peu à peu aux six grands réseaux quelques lignes plus petites, et en particulier les 234 kilomètres[1] qu'on n'avait pas d'abord rattachés aux grands réseaux.

La situation générale des chemins de fer pouvait, après les conventions de 1859, se résumer ainsi, comme le montre le tableau ci-après :

COMPAGNIES	LONGUEURS			DÉPENSES DE CONSTRUCTION		
	ANCIEN RÉSEAU	NOUVEAU RÉSEAU	TOTAL	ANCIEN RÉSEAU	NOUVEAU RÉSEAU	TOTAL
	kilomètres	kilomètres	kilomètres		en millions	
Nord	967	618	1.585	403	200	603
Est	985	1.365	2.350	310	522	832
Ouest	1.192	1.112	2.304	461	291	752
Orléans	1.764	2.162	3.926	445	815	1.260
P.-L.-M	1.834	2.496	4.330	735	1.125	1.860
Midi	798	825	1.623	239.5	132	371.5
Lignes diverses	234	»	234	71.5	»	71.5
Ensemble	7.774	8.578	16.352	2.665	3.085	5.750

Les frais d'établissement figurant au tableau ci-dessus n'indiquaient que les dépenses à la charge des Compagnies; ils ne comprenaient pas les dépenses à la charge de l'Etat ou des autres intéressés ayant promis une subvention.

A la fin de l'année 1859, la longueur totale en exploitation était de 9.074 kilomètres; il restait donc 7.278 kilomètres à construire.

Le montant global des frais d'établissement, pour les 9.074 kilomètres achevés à la fin de 1859, avait atteint 4.398.700.000 francs, dont 783 500.000 à la charge de l'Etat, 11.400.000 payés par des subventions locales, et le surplus (3.603.800.000 francs) effectivement versé par les Compagnies. La dépense restant à faire était, en conséquence, de 2.146.000.000 francs.

Si nous comparons les résultats des conventions de 1859 avec ceux de la formation du réseau telle qu'elle est décrite dans les chapitres III et IV, nous voyons[2] que la taxe moyenne kilométrique pour les voyageurs qui, après avoir été de 0 fr. 07 en 1841[3], était encore de 0 fr. 066 en 1853, se trouva abaissée à 0 fr. 0564 en 1860.

Le prix moyen de la tonne kilométrique, qui était de 0 fr. 12 en 1841, était ramené à 0 fr. 082 en 1853 et à 0 fr. 0692 en 1860.

1. Ce sont les lignes dont il a été parlé à la remarque de la page 73.
2. Voir la *Statistique des chemins de fer français*, documents divers, 1re partie, tableau 6.
3. Pour les formations des tarifs, voir chapitre XVI.

En outre, tandis que le réseau en exploitation avait plus que doublé en cinq années, les recettes-voyageurs s'étaient élevées à 142.314.558 francs, et le produit de la petite vitesse avait atteint 216.039.307 francs ; le nombre de voyageurs kilométriques avait été de 2.521.201.667, et on avait transporté 3.119.946.899 tonnes kilométriques.

Si l'on compare les années 1853 et 1860, on constate que l'accroissement de trafic a coïncidé avec la réduction des tarifs, ce qui a amené une économie de frais de transports s'élevant à 65.262.000 francs, soit 25.212.000 francs pour les voyageurs et 40.050.000 pour les marchandises.

L'impôt sur les voyageurs et sur les marchandises en grande vitesse avait donné à l'Etat une recette de 2.948.000 francs en 1853 et de 20.831.470 francs en 1860. Par contre, en 1841, cet impôt n'avait produit qu'une ressource de 305.600 francs, pour une longueur d'exploitation de 573 kilomètres[1]. Comme l'Etat avait fourni 783.530.000 francs pour les chemins de fer jusqu'au 31 décembre 1859, ces 20.831.176 francs représentaient pour l'Etat un revenu direct de 2,65 $^0/_0$ de ses dépenses, sans compter le produit des autres impôts, provenant de l'exploitation des chemins de fer (taxe sur le revenu des valeurs mobilières, droit de transmission, etc.).

Il y a lieu de rappeler également les services rendus par les chemins de fer, tels que transports des postes, transports de certaines catégories de fonctionnaires, et enfin les profits indirects que le Trésor pouvait retirer de la puissante impulsion donnée au commerce et à l'industrie française par le développement du réseau.

En accordant aux Compagnies la garantie d'intérêts définie par les conventions de 1859, l'Etat n'avait, pas plus à ce moment que plus tard, lors des conventions de 1883, l'intention d'augmenter les revenus des actionnaires des grandes Compagnies ; il voulait plutôt se tirer d'un mauvais pas en facilitant la construction du nouveau réseau imposé aux grandes Compagnies ; il se servait ainsi de leur expérience et de leur crédit pour exécuter tous ces travaux ; mais il exigeait, en même temps, qu'une partie des recettes de l'ancien réseau concourût à subventionner les nouvelles lignes.

Lorsqu'on étudie la politique des chemins de fer en 1859, il ne faut pas oublier que les anciens réseaux n'avaient jamais eu besoin, jusqu'alors, de recourir à la garantie de l'Etat, les produits de l'exploitation ayant toujours suffi à assurer le service des obligations et à donner aux actions un dividende raisonnable et quelquefois même élevé.

Les conventions de 1859 garantissaient 4,65 $^0/_0$ du capital maximum prévu pour la construction des nouvelles lignes ; en outre, les obligations de 500 francs 3 $^0/_0$ se plaçaient, en 1859, au cours moyen de 288 francs ; les Compagnies empruntaient à 5,75 $^0/_0$ (amortissement compris). Par contre, la garantie de l'Etat n'étant que de 4,65 $^0/_0$, le prélèvement de 1,10 $^0/_0$ prévu par les conventions avait dû être versé par les Compagnies.

Il était donc juste que non seulement l'Etat garantît le service financier

1. *Statistique des chemins de fer français*, tableau 10.

des capitaux empruntés par les Compagnies, mais encore que, par la clause du revenu minimum réservé, les actionnaires fussent certains du maintien du chiffre moyen de leurs dividendes antérieurs. On pouvait craindre, en effet, que l'ouverture des nouvelles lignes ne vînt, sinon supprimer, du moins réduire considérablement les dividendes.

Ce prélèvement se justifiait donc complètement, et encore convient-il de noter que les actionnaires ne pouvaient réclamer ce dividende minimum qu'après déduction du service financier des obligations de l'ancien réseau et du prélèvement de 1,10 °/₀ en faveur des obligations du nouveau réseau.

Théoriquement, on n'avait jamais eu l'idée de garantir complètement ce revenu minimum ; on avait seulement voulu le rendre probable. En fait, les actionnaires ont touché régulièrement le dividende minimum, et ils ont même pu croire que le prélèvement de 1,10 °/₀ servirait un jour à rembourser une partie de la dette de garantie ou à augmenter le dividende[1].

Bien que les conventions de 1859 eussent à nouveau proclamé le droit au partage, entre l'Etat et les Compagnies, de la totalité des produits nets excédant une certaine quotité, cette disposition était restée sans effet, car jamais le point de partage n'avait été atteint, précisément à cause de la progression continue des versements supplémentaires de l'ancien réseau en faveur du nouveau. Quoi qu'il en fût, l'Etat qui, lors de la conclusion des conventions, devait emprunter à des conditions relativement onéreuses[2], était certain, sans contracter des charges excessives, de voir construire un grand nombre de lignes dont le rendement était problématique pendant de longues années.

Pour les actionnaires des Compagnies, les conventions n'étaient nullement avantageuses, et l'expérience a démontré que le déversoir et l'obligation du prélèvement de 1,10 °/₀ avaient empêché le produit net de l'ancien réseau de s'élever à partir de l'année 1865.

Donc, en supprimant pour les actionnaires la possibilité de voir augmenter leur dividende, en réduisant même leur revenu à partir de l'ouverture des dernières lignes en construction, les conventions de 1859 n'ont donné aux Compagnies aucun avantage.

1. Le dividende minimum était alors de :

50 francs pour le Nord;
38 francs, pour l'Est;
35 francs, pour l'Ouest;
51 francs, pour l'Orléans;
47 francs, pour le Paris-Lyon-Méditerranée;
35 francs, pour le Midi.

Mais, avant le commencement de la période où la garantie pouvait jouer (1864 à 1914 et 1865 à 1915), ce dividende minimum fut abaissé à 30 francs pour les Compagnies de l'Est et de l'Ouest, par les conventions de 1863. Du tableau des dividendes payés qui figure au chapitre XVIII, il résulte que les actionnaires ont bénéficié d'une légère augmentation de leurs dividendes, grâce à la proportion du revenu réservé représentative du prélèvement de 1,10 °/₀ à la charge du nouveau réseau.

2. En mai 1859, c'est-à-dire un mois avant la conclusion des conventions, la rente 3 °/₀ était au cours de 60 fr. 50;
Le 4 °/₀ était à 78 fr. 50;
Le 4 $^{1}/_{2}$ était à 87 fr. 75.

Le tableau ci-après, qui indique les dividendes réellement payés, de 1857 à 1869, sera la confirmation de cette opinion.

ANNÉES	NORD	EST	OUEST	ORLÉANS	P.-L.-M.	MIDI
1857............	60,00	40,65	37,50	90,00	53,00	4 %
1858............	61,00	40,65	33,00	87,00	49,50	4 %
1859............	65,50	38,70	37,50	97,00	63,50	27,00
1860............	65,50	48,00	37,50	100,00	63,50	35,00
1861............	66,00	40,00	42,50	100,00	75,00	50,00
1862............	62,00	35,00	35,00	100,00	75,00	52,00
1863............	62,00	33,00	37,50	100,00	75,00	45,00
1864............	67,00	33,00	39,00	100,00	65,00	42,50
1865............	71,50	33,00	37,50	56,00	60,00	40,00
1866............	70,00	33,00	35,00	56,00	60,00	40,00
1867............	72,00	33,00	35,00	56,00	60,00	40,00
1868............	61,00	33,00	35,00	56,00	60,00	40,00
1869............	67,00	33,00	35,00	56,00	60,00	40,00

Les actionnaires de l'Est, qui auparavant n'avaient jamais eu un dividende inférieur à 35 francs, ne touchaient plus régulièrement que 33 francs, à partir de 1863. Excepté pour le chemin de fer du Nord, dont les dividendes avaient un peu monté de 1864 à 1867, la moyenne des dividendes de toutes les autres Compagnies avait sensiblement baissé à partir de 1864 et avait été inférieure à celle de la période précédente. Ainsi le dividende de l'Orléans, qui atteignait 100 francs dans les cinq années de 1860 à 1864, restait stationnaire à 56 francs, de 1865 à 1869 ; il était donc presque inférieur de moitié.

CHAPITRE VI.

DÉVELOPPEMENT DU SYSTÈME DE 1859. LES PETITS RÉSEAUX (1860-1869).

Les conventions de 1859 avaient, dans leurs effets immédiats, répondu parfaitement aux espérances de l'Etat et des Compagnies qui, soutenues par la Banque de France, purent facilement placer leurs obligations, pendant les années 1858 à 1861. La construction des chemins de fer fit de rapides progrès, et on put livrer à l'exploitation, dans les années suivantes, une moyenne de 700 kilomètres : 365 kilomètres, en 1860 ; 683 kilomètres, en 1861 ; 1.019 kilomètres, en 1862 ; 964 kilomètres, en 1863 ; et 1.020 kilomètres, en 1864. Ces conventions ont subi, depuis cette époque, bien des transformations ; mais leurs dispositions fondamentales ont cependant servi de règles pendant près d'un quart de siècle.. Elles ne répondaient pas à tous les besoins, car bien des régions, surtout celles de l'Ouest, du Sud-Ouest et du Centre de la France, qui n'étaient pas encore desservies par des lignes de chemins de fer, ne cessaient de réclamer des voies ferrées. Il était d'autant plus juste de faire droit à leurs instances que c'était, en somme, avec les deniers publics que l'Etat avait soutenu, par le moyen de subventions et de garanties d'intérêts, les chemins de fer alors en exploitation, et que la politique économique, inaugurée avec les traités de commerce de 1860, nécessitait un plus grand déploiement de moyens de transport.

Le tableau suivant donne une idée de l'énorme développement du trafic qui s'est produit pendant la période 1859-1864 :

ANNÉES	NOMBRE de VOYAGEURS	NOMBRE de TONNES transportées	RECETTES du transport des VOYAGEURS [1]	RECETTES de la PETITE VITESSE [1]
1859............	52.405.021	19.947.799	139.375.670	176.612.554
1864............	75.351.531	31.115.273	177.192.384	285.093.442

Ainsi, dans l'espace de cinq années, le trafic avait augmenté de 50 %.

1. Sans l'impôt et sans les recettes accessoires pour bagages, chiens, grande vitesse, voitures, etc...

Une loi du 1er août 1860 décida la concession de sept nouvelles lignes d'une longueur totale de 384 kilomètres, et une loi du 2 juillet 1861 ordonna la construction de vingt-cinq autres lignes (transversales et de correspondance), d'une étendue de 1.325 kilomètres. Ces 1.325 kilomètres exigeaient une nouvelle dépense de 365 millions, tandis que la dépense faite au 31 décembre 1860 pour la construction du réseau était de 4.711 millions, soit, à la charge des Compagnies, 3.800 millions, et à la charge de l'Etat, 911 millions, dont 100 millions représentés par des obligations trentenaires du Trésor émises, en vertu de la loi du 29 juin 1861, pour l'exécution de l'infrastructure des différentes lignes que l'Etat s'était réservées.

Les lignes nouvelles, classées par les lois des 1er août 1860 et 2 juillet 1861, ont été plus tard incorporées en partie dans les grands réseaux [1].

Par la loi de 1861, l'Etat entreprit lui-même immédiatement, en vertu des dispositions de la loi de 1842, l'infrastructure de ces lignes, sous la réserve de concession ultérieure. Dans les deux années suivantes, on les concéda en effet, les unes aux anciennes Compagnies, les autres à des Compagnies nouvelles. Parmi ces dernières, il faut citer la Compagnie des Charentes et celle des chemins de fer de la Vendée, qui joueront plus tard un rôle caractéristique dans l'histoire des chemins de fer français.

Les conventions nouvelles conclues en 1863 avec les grandes Compagnies, sauf le Nord, se rapprochaient sensiblement des conventions de 1859. Elles étaient importantes à deux points de vue : d'un côté, elles indiquaient les efforts tentés pour imposer aux grandes Compagnies une partie des lignes nouvellement créées ; de l'autre, les Compagnies formulaient des réclamations pour modifier certaines clauses des conventions de 1859 ; on remania donc les anciennes conventions sur quelques points, pour tenir compte de l'expérience acquise et des changements survenus dans la situation économique.

Compagnie de l'Est. — Le réseau de l'Est, tel qu'il était constitué par la convention du 11 juin 1859 et par sa fusion avec le réseau des Ardennes, desservait toutes les communications de la France avec une partie de la Suisse, avec l'Allemagne, avec le grand-duché de Luxembourg et avec les provinces méridionales de la Belgique. On pouvait prévoir la mise en exploitation prochaine des dernières lignes de ce réseau. Malgré son étendue, qui n'était pas de moins de 2.336 kilomètres, il comportait encore des lacunes importantes.

Le Ministre conclut avec la Compagnie, en 1863, une convention, dont l'objet était de combler ces lacunes, d'assurer la construction et l'exploitation d'un certain nombre de lignes antérieurement déclarées d'utilité publique, et d'obtenir en même temps, pour le public et pour le Trésor, des améliorations dans les contrats antérieurs.

Il s'agissait de 713 kilomètres qui furent incorporés au nouveau réseau, et comprenant les lignes de Niederbronn-Thionville (155 kilomètres), Haguenau-Niederbronn (20 kilomètres), Reims-Metz (185 kilomètres), Châtillon-sur-

1. Parmi les lignes de 1860, le chemin de fer de l'Est a accepté la concession d'Epinal-Remiremont, Lunéville, Saint-Dié, Strasbourg-Barr, Molsheim et Wasselonne et Haguenau à Niederbronn ; l'Ouest a pris les deux lignes de Mayenne à Laval et de Caen à Flers ; le P.-L.-M., les lignes de Besançon à Vesoul et à Gray.

Seine à Chaumont (43 kilomètres), Chaumont à la ligne Paris-Strasbourg, à Pagny-sur-Meuse (95 kilomètres), Epinal-Remiremont (24 kilomètres), Lunéville à Saint-Dié (50 kilomètres), Strasbourg-Barr-Molsheim et Wasselonne (49 kilomètres), Belfort-Guebwiller (49 kilomètres) et quelques autres petites lignes en Alsace. Pour leur construction, le Trésor versa une subvention totale de 62.800.000 francs, dont une partie paya des travaux déjà engagés par l'Etat; une autre partie vint en déduction du reliquat de la dette que la Compagnie de l'Est avait contractée en 1853, pour la ligne de Strasbourg à Bâle, et qu'elle n'avait pas encore totalement remboursée.

L'Etat donna une forme nouvelle à sa contribution : il pouvait se libérer soit en seize paiements semestriels égaux, soit en quatre-vingt-dix annuités calculées à 4 fr. 50 $^0/_0$.

Une autre modification fort importante fut apportée aux conséquences financières des conventions de 1859.

Comme des mécomptes considérables s'étaient révélés sur les évaluations primitives des lignes, le Ministre admit de faire une revision qui était équitable. D'après les constatations officielles, il y avait un dépassement de dépenses de 176 millions, en chiffres ronds. Cette dépense supplémentaire n'était l'objet d'aucune garantie ; l'intérêt et l'amortissement des emprunts contractés pour y faire face devaient être intégralement prélevés sur le revenu réservé avant déversement. Le dividende se trouvait donc abaissé de 38 à 14 francs.

Le Gouvernement consentit à ramener le dividende non pas à sa valeur primitive de 38 francs, mais à 30 francs. Dès lors, en comptant 30 francs par action pour 584.000 titres ; en y ajoutant, d'une part, l'intérêt de l'amortissement à 5,75 $^0/_0$ des 20 millions d'obligations, et, d'autre part, 1,10 $^0/_0$ du capital du nouveau réseau montant à 865 millions ; puis en divisant ce total par le développement de l'ancien réseau (978 kilomètres), il fixa à 29.000 francs le revenu kilométrique réservé avant déversement.

La Compagnie acceptait, de son côté, deux modifications : la première relative aux tarifs ; la seconde, au partage des bénéfices.

Les cahiers des charges des concessions les plus récentes avaient, nous l'avons vu, établi dans les tarifs des marchandises à petite vitesse une quatrième classe comprenant les matières pondéreuses et de peu de valeur, notamment les houilles et les engrais : la taxe était de 0 fr. 08 pour les parcours de 0 à 100 kilomètres (avec maximum de 5 francs), à 0 fr. 05 pour les parcours de 101 à 300 kilomètres (avec maximum de 12 francs) et à 0 fr. 04 au-delà de 300 kilomètres. La Compagnie admettait l'addition de cette quatrième classe à son tarif.

La convention de 1859 n'avait attribué à l'Etat de part dans les bénéfices de la Compagnie de l'Est que lorsque le revenu net dépasserait 8 $^0/_0$, aussi bien pour l'ancien que pour le nouveau réseau ; au contraire, la Compagnie des Ardennes était tenue au partage, quand le produit net atteindrait 6 $^0/_0$. La Compagnie de l'Est consentait, à l'occasion de la fusion et de la revision de son contrat, à entrer en partage avec le Trésor, lorsque le revenu net dépasserait 8 $^0/_0$ pour l'ancien réseau et 6 $^0/_0$ pour le nouveau.

Comme la convention constituait un arrangement financier, le Gouvernement soumit au Corps législatif un projet de loi pour le ratifier.

Les débats parlementaires de l'époque montrent que le système consistant à former de grandes Compagnies apparaissait à tous comme le meil-

leur; on était généralement persuadé que les plus-values annuelles de recettes atteindraient 50 % au moins. Presque tous les orateurs exprimèrent le vœu que le Gouvernement devait exercer une surveillance aussi étroite que possible sur les Compagnies de chemins de fer et veiller à ce que les tarifs de la quatrième classe fussent encore réduits.

Compagnie de l'Ouest. — De même que pour la Compagnie de l'Est, les évaluations primitives des dépenses étaient considérablement dépassées. Celles de l'ancien réseau étaient portées de 461.000.000 à 560.000.000 francs; celles du nouveau réseau passaient de 307.500.000 à 400.000.000 francs. Il y avait là un mécompte total de 191.500.000 francs, qui aurait absorbé à peu près entièrement le revenu réservé avant déversement.

Les sommes que la Compagnie avait encore à emprunter s'élevaient d'ailleurs à 338.900.000 francs, et il lui semblait impossible de les réaliser dans la situation où elle se trouvait; à plus forte raison, eût-elle été incapable de se charger de nouvelles lignes.

Le Gouvernement crut donc devoir consentir, comme il l'avait fait pour la Compagnie de l'Est, à une revision des contrats, et conclut avec la Compagnie une nouvelle convention sur les bases suivantes :

Les nouvelles lignes projetées avaient une longueur de 143 kilomètres[1] et devaient relier au réseau les importantes localités de Laval, Saint-Brieuc, Louviers. Une autre ligne, celle de Flers à Mayenne, de 61 kilomètres[2] de longueur, était aussi concédée à l'Ouest *à titre éventuel*, avec une subvention de 10.700.000 francs; mais les travaux devaient être achevés dans un délai de quatre ans.

Parmi les dispositions importantes de la nouvelle convention, il faut relever ce fait que les lignes Caen-Cherbourg, avec embranchement sur Saint-Lô, et Mézidon au Mans, avec embranchement sur Falaise, paraissaient ne devoir donner qu'un produit très faible.

Le capital garanti était fixé comme il suit :

	Francs.
1° Evaluation de 1859, pour le nouveau réseau............	307.500.000
2° Intérêts et amortissement pendant la période de construction, sauf déduction des produits des sections successivement ouvertes à l'exploitation....................	37.000.000
3° Excédents de dépenses causés notamment par l'élévation du prix des terrains et par les difficultés exceptionnelles qu'avait présentées l'établissement de certaines parties du réseau..	55.500.000
4° Dépenses à la charge de la Compagnie pour les concessions nouvelles..	35.000.000
5° Sommes nécessaires à l'agrandissement des gares de l'ancien réseau..	55.000.000
6° Dépenses d'établissement des deux lignes de Caen à Cherbourg et de Mézidon au Mans..............................	80.000.000
TOTAL.............	570.000.000

1. D'après Röll, *loc. cit.*, 164 kilomètres.
2. D'après Röll, *loc. cit.*, 59 kilomètres.

Le capital de l'ancien réseau était fixé comme suit :

		Francs.
Évaluation rectifiée		560.000.000
A déduire :		
Dépenses des lignes de Caen à Cherbourg et de Mézidon au Mans	80.000.000	
Dépenses d'agrandissement des gares mixtes, etc.	55.000.000	
TOTAL	135.000.000, ci	135.000.000
	Reste	425.000.000

dont 150.000.000 francs étaient représentés par 300.000 actions, et 275.000.000 francs par des obligations.

Le dividende attribué aux actionnaires avant déversement était abaissé de 35 francs à 30 francs ; dès lors, en ajoutant à la somme correspondante pour les 300.000 actions, l'intérêt et l'amortissement à 5,75 % des 275.000.000 francs d'obligations de l'ancien réseau et 1,10 % des 570.000.000 francs du nouveau réseau ; puis, en répartissant le total sur les 900 kilomètres de l'ancien réseau, on était conduit à porter le revenu réservé kilométrique de 27.000 à 34.500 francs.

D'après la convention de 1859, le droit de l'Etat au partage des bénéfices s'ouvrait quand le produit net atteignait 30.000 francs par kilomètre sur l'ancien réseau et 6 % du capital effectivement dépensé pour le nouveau réseau. Cette clause était modifiée au profit de l'Etat, en ce sens que le revenu réservé à l'ancien réseau était le même pour le partage que pour le déversement.

La loi fut sanctionnée le 11 juin 1863.

Compagnie d'Orléans. — Le Gouvernement conclut également avec la Compagnie d'Orléans une convention nouvelle : 226 kilomètres étaient concédés ; l'Etat, conformément au système de 1842, devait fournir une subvention de 46 millions, représentative de la dépense d'infrastructure. Parmi les chemins nouveaux, celui de Châteaulin à Landerneau était classé dans l'ancien réseau, les autres l'étaient dans le nouveau. Par contre, la ligne de Brétigny à Tours passait de l'ancien au nouveau réseau.

Le capital garanti par la convention de 1859, après addition de 59.500.000 francs pour les concessions fermes, et déduction de 84 millions pour la ligne de Brétigny à Tours, était fixé à 766 millions. Par suite de la modification de la consistance du réseau, le revenu kilométrique réservé à l'ancien réseau avant déversement et le revenu réservé avant partage étaient respectivement ramenés de 27.300 à 26.300 francs, et de 32.000 à 30.700 francs.

Avant d'aborder l'analyse des conventions passées simultanément avec les Compagnies Paris-Lyon-Méditerranée et du Midi, il nous faut dire un mot d'un événement qui fit beaucoup de bruit à cette époque.

En 1861, la Compagnie du Midi avait sollicité la concession d'une nouvelle ligne, Cette-Marseille, quoiqu'elle n'ignorât pas que la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée possédait déjà une ligne de Marseille à Cette dont quelques tronçons étaient déjà en exploitation. La Compagnie du Midi voulait ainsi faire concurrence à sa voisine sur le territoire que celle-ci desservait. Le Gouvernement s'était, il est vrai, à diverses reprises, réservé le droit de concéder des lignes de concurrence analogues; mais, pour des motifs d'opportunité, il n'en avait jamais fait usage jusqu'alors.

Cette demande fut le signal d'une lutte violente entre les deux Compagnies. Une Commission d'enquête, nommée par le Gouvernement, ne put aboutir à aucun résultat, parce qu'une moitié de ses membres soutenait les intérêts de la Compagnie du Midi, et l'autre moitié, ceux de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée. On en vint finalement au jugement de Salomon : si le Gouvernement se décidait à donner à la Compagnie du Midi la concession d'une ligne de Cette à Marseille, il devrait en même temps concéder à la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée une ligne de Cette à Bordeaux, afin que la concurrence fût réciproque. La question fut portée devant le Conseil général des Ponts et Chaussées et le Comité consultatif des chemins de fer, qui tous deux s'opposèrent à ce qu'on fît droit à la demande de la Compagnie du Midi. Le Gouvernement adopta l'opinion de ses Conseils, et le Ministre des Travaux publics adressa à l'empereur, à ce sujet, un rapport qui est reproduit *in extenso* dans l'exposé des motifs du projet de loi portant approbation de la convention avec la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée. Ce rapport souleva des objections d'une nature spéciale contre le projet en démontrant, par exemple, que la ligne devrait traverser le Rhône au moyen d'un pont qui apporterait à la navigation un obstacle des plus graves. Le rapport ajoutait : « Il s'agit de savoir quelle a été la portée du principe qui a guidé le Gouvernement dans la constitution des grandes Compagnies de chemins de fer. L'organisation du réseau a-t-elle créé pour elles des droits, que le Gouvernement soit tenu de respecter, à la concession de toute nouvelle ligne dans l'étendue de leur périmètre? Ainsi posée, la question n'était pas douteuse, et le Gouvernement dut repousser une interprétation qui serait incompatible avec les droits inaliénables de la puissance publique. Les derniers actes de l'Administration prouvent, d'ailleurs, qu'elle n'a pas considéré les réseaux des Compagnies comme un domaine inviolable, puisque les chemins de fer des Charentes et de la Vendée, qui sont compris dans le périmètre de la Compagnie d'Orléans, ont été concédés à de nouvelles Compagnies. Mais, si le Gouvernement n'a pas concédé des territoires, il a concédé des lignes, et le trafic de ces lignes définies par leurs points extrêmes, l'objet même du contrat passé entre les Compagnies et lui. Peu importe si, après avoir concédé un chemin déterminé, il a conservé la faculté de faire la même concession à une Compagnie concurrente; si cette faculté lui appartient, on peut du moins affirmer que c'est là un de ces droits extrêmes, dont la prudence et l'équité commandent de n'user qu'avec la plus grande circonspection et dans des cas tout à fait exceptionnels. Actuellement, l'intention du Gouvernement en vue de concéder à la Compagnie de la Méditerranée la ligne de Cette à Marseille est exprimée dans tous les actes qui ont précédé cette concession, de la manière la plus explicite... Ces énonciations se retrouvent encore dans les rapports qui ont précédé la concession définitive faite, en 1852, à la Com-

pagnie du Midi, et dans les documents relatifs à la réunion des lignes du Gard au réseau de la Méditerranée... »

La construction simultanée des deux lignes Cette-Marseille était inutile : il ne faut, en effet, établir deux lignes parallèles que si une seule ne suffit plus pour le trafic entre deux points ; il n'y a aucune raison pour construire une seconde ligne avant l'achèvement de la première, et avant qu'on ait pu juger si cette première suffira ou non au trafic. En tout cas, pour la construction d'une deuxième voie ferrée entre les mêmes points extrêmes, il semble préférable de traiter avec l'entrepreneur de la première concession, qui doit en supporter aussi les charges.

Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée. — A l'époque de la nouvelle convention, le réseau de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée comprenait 4.404 kilomètres. Sur l'ancien réseau, 1.462 kilomètres étaient en exploitation et avaient donné, en 1862, un revenu brut kilométrique de près de 89.000 francs ; il restait à construire 153 kilomètres évalués à 67.000.000 francs. Sur le nouveau réseau, 910 kilomètres étaient livrés et avaient donné, en 1862, un produit brut kilométrique de 36.500 francs environ ; il restait à terminer ou à construire 1.492 kilomètres évalués à 569.000.000 francs.

La nouvelle convention conférait à la Compagnie la concession de 1.402 kilomètres, estimés à 524.500.000 francs, ce qui devait porter l'étendue totale de son réseau à 5.806 kilomètres, et le capital nécessaire à son achèvement à 1.160.000.000 francs.

Les nouvelles concessions s'étendaient sur une vaste région et comprenaient vingt-sept lignes différentes, entre autres Lunel-Arles et Aigues-Mortes, Marseille-Aix (seconde ligne ou ligne directe), puis Annonay-Saint-Rambert, Annecy-Aix, Dijon-Chalindrey, Clermont-Montbrison, Champagnole-Dôle, Montpellier-Lodève, etc.

La Compagnie prenait ainsi à sa charge, sans subvention, 294 kilomètres, évalués à 105.000.000 francs et, avec une subvention de 193.500 000 francs, 1.108 kilomètres évalués à 419.500.000 francs.

Le capital garanti était porté à 1.417 millions.

Le revenu réservé avant déversement, calculé sur les bases admises en 1859, était ramené de 37.600 francs à 37.200 francs par suite du remaniement des deux réseaux.

La loi fut votée et sanctionnée le 11 juin 1863.

Il est à remarquer que, dans les débats parlementaires, on exprima le vœu de voir recourir à un système de chemins de fer économiques pour les régions que les difficultés de leur sol ou le peu d'importance de leur industrie devraient priver longtemps des bienfaits de voies ferrées.

Compagnie du Midi. — L'examen attentif de la convention avec la Compagnie du Midi démontre que celle-ci, en acceptant cette convention, avait quelque peu le droit de parler des sacrifices qu'elle s'imposait.

L'ancien réseau était en exploitation ; ses produits n'avaient cessé de croître ; aussi le dividende auquel on avait voulu, en 1859, réserver une valeur de 35 francs, avait-il atteint 50 francs. Mais, avec les nouvelles con-

ventions, la Compagnie dut se charger de toute une série de lignes d'un rendement incertain ; elle obtenait, à titre définitif, la concession de 352 kilomètres et en même temps une subvention de l'Etat se montant à 53 millions et, à titre éventuel, d'autres lignes d'une étendue de 268 kilomètres. Quant aux travaux d'infrastructure que l'Etat devait exécuter sur les lignes de Saint-Girons, d'Auch, de Luchon et de Pierrefitte, ils étaient considérés comme représentant une dépense de 20 millions.

Par contre, la Compagnie s'engageait à racheter la ligne de Graissessac à Béziers (elle opéra ce rachat en 1865, en même temps qu'elle acquérait la ligne Carmaux-Albi).

En remplissant tous ses engagements, la Compagnie devait amoindrir le dividende des actionnaires ; aussi les évaluations de 1859 étaient-elles revisées et arrêtées conme il suit :

ANCIEN RÉSEAU.

		Francs.
Évaluations de 1859		239.500.000
Augmentation de dépenses	78.500.000	
Gare de Marseille	12.000.000	
	90.500.000, ci	90.500.000
TOTAL		330.000.000

NOUVEAU RÉSEAU.

		Francs.
Évaluations de 1859		132.000.000
Augmentations de dépenses	101.500.000	
Nouvelles concessions	105.000.000	
	206.500.000, ci	206.500.000
TOTAL		338.500.000

A cette dernière somme devait s'ajouter le prix de rachat de la ligne de Graissessac à Béziers.

Le compte du revenu réservé à l'ancien réseau était réglé comme il suit, de manière à maintenir le dividende de 35 francs attribué en 1859 aux actions :

	Francs.
798 kilomètres à 19.500 francs (taux de la convention de 1859)	15.561.000
5,75 % de 90.500.000 francs	5.203.750
1,10 % de 206.500.000 francs	2.271.500
TOTAL	23.036.250

soit 28.900 francs par kilomètre.

Ce revenu kilométrique réservé devait :

1° Être augmenté de 14 francs pour chaque million de francs afférent au rachat du chemin de Graissessac à Béziers ;

2° Être diminué de 72 francs pour chaque million non admis au compte de premier établissement sur le chiffre maximum de 330.000.000 francs;

3° Être réduit, du 1er janvier 1865 à l'époque de l'achèvement complet du nouveau réseau, de 200 francs pour chaque longueur de 100 kilomètres du nouveau réseau non livrée à l'exploitation, sans que la réduction totale pût excéder 1.800 francs.

Dans le produit réservé étaient, d'ailleurs, compris les revenus des deux canaux exploités par la Compagnie.

Enfin la clause du partage des bénéfices était modifiée de manière à attribuer à l'Etat la moitié de l'excédent:

1° De 8 % sur le capital dépensé pour l'ancien réseau ;

2° De 8 % du capital affecté aux lignes du nouveau réseau, tel qu'il avait été défini par la convention de 1859 (art. 7), et 6 % du capital affecté aux lignes concédées par la convention de 1863.

A la même époque intervint également, passée entre le Gouvernement et la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, une convention relative aux chemins de fer Algériens.

Le Gouvernement avait pensé, dès 1857, à donner un essor économique à la colonie, en lui procurant des moyens modernes de transport. Ce fut une loi du 10 juin 1860 qui régla les conditions d'exploitation pour les trois premiers chemins de fer en Algérie : Constantine à Philippeville (77 kilomètres), Alger à Blida (48 kilomètres), et Oran à Saint-Denis-du-Sig (53 kilomètres). La concession de ces lignes fut consentie le 11 juillet 1850 pour une durée de soixante-quinze ans. L'Etat allouait une subvention de 6 millions et garantissait l'intérêt à 5 % d'un capital de 58 millions. De plus, les tarifs de marchandises étaient respectivement fixés à 0 fr. 25, 0 fr. 20 et 0 fr. 13.

Mais, après l'achèvement des trois lignes concédées, on reconnut bien vite que leurs produits seraient notablement inférieurs aux prévisions. Les concessionnaires primitifs ne purent continuer l'exploitation et implorèrent le secours de l'Etat. Devant les difficultés que pouvait faire le Corps législatif, le Gouvernement jugea que le mieux était de favoriser la rétrocession à une Société nouvelle beaucoup plus puissante et, dans ce but, d'approuver le traité passé entre la Compagnie des chemins de fer algériens et la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.

Aux termes de ce traité, la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée transformait en obligations le capital de 13.500.000 francs qui avait été versé par les actionnaires de la Compagnie des Chemins de fer algériens et s'engageait à achever le réseau auquel l'Etat ajoutait les lignes de Blida à Saint-Denis-du-Sig, qui constituait la grande artère d'Alger à Oran.

La longueur du réseau dont la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée devenait concessionnaire était de 543 kilomètres, savoir : Philippeville à Constantine (85 kilomètres), Alger à Blida (51 kilomètres), Saint-Denis à Oran (59 kilomètres), et Blida à Saint-Denis (348 kilomètres). La dépense totale était évaluée à 160 millions. La subvention de l'Etat était fixée à 80 millions. Quant à la part de dépenses restant à la charge de la Compagnie,

elle bénéficiait d'une garantie d'intérêts de 5 %, amortissement compris, pendant soixante-quinze ans. L'Etat était admis au partage des bénéfices lorsque le produit net excéderait 8 % du capital dépensé. La durée de la concession était fixée à quatre-vingt-douze ans, de manière à en faire concorder le terme avec celui de la concession du réseau métropolitain.

Grâce aux conventions de 1863, le réseau d'intérêt général en France, y compris 1.359 kilomètres de concessions éventuelles et 11 kilomètres classés, mais non concédés, avait une longueur totale de 20.683 kilomètres[1], dont 11.133 kilomètres constituaient le nouveau réseau; le capital garanti s'élevait alors au total de 3.988.500.000 francs.

En compensation des avantages accordés aux Compagnies, le Gouvernement avait obtenu des réductions sensibles sur les tarifs de marchandises; de plus, une quatrième classe de tarifs avait été imposée pour les engrais, la houille, les sables, etc.

D'autre part, le point de partage des bénéfices avait été abaissé, et des clauses spéciales, introduites dans les conventions, permettaient au Gouvernement d'exiger la pose de secondes voies.

Avant d'aborder — ce qui fera la matière du chapitre suivant — les lignes d'intérêt local, il y a lieu d'étudier les quelques lignes d'intérêt général concédées à des petites Compagnies, car ces concessions exercèrent une influence toute spéciale sur le système des chemins de fer en France.

La construction de petites lignes insignifiantes, pour la plupart à peine dignes d'être nommées, avait été considérée par avance comme une entreprise hasardeuse, en tout cas peu productive; mais bien des motifs avaient imposé la concession de ces petits réseaux, soit parce qu'il fallût à tout prix procurer à une localité ou à une région l'avantage d'une voie ferrée, soit parce qu'un spéculateur eût essayé d'établir une ligne de cette catégorie dans l'espoir de forcer les grandes Compagnies à la lui racheter ultérieurement.

D'abord, nous l'avons déjà dit au commencement de ce chapitre, on provoqua un grand nombre de vœux de régions se prétendant oubliées, qui réclamèrent bien haut aussitôt après la conclusion des conventions de 1859 et qui obtinrent que deux lois, celles de 1860 et de 1861, déclarent l'utilité publique de vingt-cinq lignes, d'une longueur totale de 1.709 kilomètres. En juin 1861, il y avait en tout 15.000 kilomètres concédés à titre définitif, sur lesquels 9.500 environ étaient exploités et 2.785 en construction. La concession de 1.668 autres kilomètres n'était donnée qu'à titre éventuel; on dut y ajouter encore les 1.709 kilomètres dont il vient d'être parlé. L'impatience de voir entreprendre ces lignes était si grande qu'une loi du 2 juillet 1861 autorisa le Gouvernement à construire lui-même 375 kilomètres de lignes classées.

Des concessionnaires sérieux ne se présentaient pas. Les grandes Compagnies, comme il a été dit plus haut, n'avaient consenti, en 1863, à se charger d'une partie de ces lignes classées qu'en demandant des engage-

1. Sans compter 202 kilomètres de chemins de fer industriels, dont 154 kilomètres étaient en exploitation.

ments de garantie et de subventions; on ne pouvait donc leur imposer de nouvelles charges.

Parmi les lignes autorisées par la loi du 2 juillet 1861 étaient compris deux chemins dirigés, l'un de Napoléon-Vendée aux Sables-d'Olonne, l'autre de Napoléon-Vendée à la ligne d'Angers à Niort par ou près Bressuire; leur évaluation était de 6.600.000 francs pour le premier, et de 18.200.000 francs pour le second; la dépense à la charge de l'Etat, dans les conditions de la loi de 1842, était évaluée à 13.900.000 francs.

Un décret du 15 septembre 1862 prescrivit la mise en adjudication de ces deux chemins, moyennant une subvention de l'Etat fixée, au maximum, à 2.500.000 francs pour la ligne des Sables-d'Olonne et à 146.000 francs par kilomètre pour celle de Bressuire. Le rabais devait porter sur l'ensemble des subventions.

Le cahier des charges était conforme à ceux qui avaient été admis récemment pour diverses lignes de la région. Il réservait, pendant dix ans et à conditions égales, un droit de préférence à l'adjudicataire, pour un prolongement éventuel du chemin de Bressuire.

Une Compagnie, ayant offert un rabais de 707.500 francs, fut déclarée concessionnaire. Un décret du 28 février 1863 approuva l'adjudication, et une loi du 4 mars suivant fixa les bases financières de la nouvelle entreprise.

C'est ainsi que se forma la Compagnie des Charentes.

Cette Compagnie s'était rendue, en 1862, adjudicataire d'un réseau de 296 kilomètres de longueur, comprenant les lignes de Napoléon-Vendée à la Rochelle, de Rochefort à Saintes, de Saintes à Coutras et de Saintes à Angoulême. La dépense de construction de ce réseau était évaluée à 65.000.000 francs, somme sur laquelle l'Etat avait à fournir, à titre de subvention, 20.495.000 francs.

Après l'achèvement, en 1867, de la ligne de Rochefort à Angoulême, la Compagnie obtint la concession à *titre définitif* d'un chemin d'Angoulême à Limoges (103 kilomètres) et d'un chemin de Saint-Savinien à Saint-Jean-d'Angély (19 kilomètres) ; à titre éventuel : Nontron à la ligne d'Angoulême à Limoges (35 kilomètres), Blaye à Saint-Mariens (25 kilomètres), Libourne à Marency (19 kilomètres), la Rochelle à Rochefort (27 kilomètres). L'Etat prit en même temps l'engagement de donner une subvention supplémentaire de 25.100.000 francs.

En 1863, fut également donnée la concession du réseau de la Vendée.

Nous rechercherons ultérieurement[1] pourquoi ces deux Compagnies et plusieurs autres d'importance plus faible encore ne purent résister et furent contraintes de renoncer à leurs concessions[2].

Plus tard, une loi du 27 septembre 1867 approuva la cession à la Compa-

1. Voir chapitres IX et X.

2. On citera notamment les concessions suivantes :

En 1859, Lyon à la Croix-Rousse et Lille à Béthune; en 1861, Compagnie du Rhône; en 1862, Dunkerque à la frontière belge ; en 1863, Compagnie des Dombes et du Sud-Ouest, Compagnie du Médoc, Perpignan à Prades; en 1864, Lille à Valenciennes, Enghien à Montmorency, Epinac à Vélars, Bourges à Gien; en 1865, Bonheur à Marseille, Vitré à Fougères, Saint-Dizier à Vassy ; en 1866, Hazebrouck à la frontière belge, Armentières à la frontière belge ; en 1868, Anzin à la frontière belge, dont la concession fut exploitée par la Compagnie de Somain à Anzin.

gnie Paris-Lyon-Méditerranée de la section de la ligne Victor-Emmanuel établie sur le territoire français; des conditions spéciales régissaient cette ligne. L'Etat garantissait un intérêt de 5 % sur le capital de 95.600.000 francs à dépenser pour la mise en état de la voie ferrée[1].

A la fin de 1867, le réseau général français concédé à titre définitif représentait une longueur totale de 20.684 kilomètres, dont 15.690 en exploitation. De plus, 546 kilomètres étaient concédés à titre éventuel; il y avait 187 kilomètres de chemins de fer industriels en exploitation et 53 en construction, 17 kilomètres de chemins de fer d'intérêt local en exploitation, et 685 à construire. Donc, le réseau ferré était en totalité de 22.172 kilomètres.

Malgré le nombre relativement considérable des Compagnies constituées depuis 1860, on avait offert et même imposé aux six grandes Compagnies la plupart des nouvelles concessions, car l'Etat n'était pas en mesure d'opposer une résistance suffisante aux demandes pressantes s'élevant de tous côtés pour la création d'autres lignes.

C'est ainsi qu'une loi du 18 juillet 1868 décida de donner aux Compagnies déjà existantes la concession de 1.464 kilomètres de nouvelles lignes d'intérêt général, et proposa, en outre, le classement de 1.369 autres kilomètres.

Les grandes Compagnies, qui subissaient l'influence écrasante de l'Etat, n'avaient pu se refuser à satisfaire à ces exigences ; mais, en se chargeant de nouvelles lignes, elles espéraient pouvoir, d'une manière ou d'une autre, sauvegarder leurs intérêts, et elles ont réussi dans bien des cas. Dès 1868, une série de conventions modifia en partie les traités antérieurs, car les Compagnies avaient saisi l'occasion d'amender certaines clauses, en faisant valoir l'erreur et l'insuffisance des évaluations primitives. A ce dernier point de vue, plusieurs circonstances pesèrent d'un grand poids dans la balance : en premier lieu, les frais d'acquisition des terrains, par suite de l'exagération des prix fixés par les jurys d'expropriation, dépassèrent de beaucoup les estimations préalables. C'est ainsi que, lors de la construction des chemins de fer des Pyrénées, on dut payer les terrains à des prix variant entre 22.800 et 90.000 francs le kilomètre, et sur la ligne du Var à la frontière italienne les terrains coûtèrent jusqu'à 272.900 francs le kilomètre, c'est-à-dire de 75.000 à 91.000 francs l'hectare. Sur cette dernière ligne, le prix des terrains, pour une longueur de $8^{km},2$ passant par les communes de Monaco et de Menton, avait même atteint la somme énorme de 564.200 francs, c'est-à-dire 188.000 francs par hectare.

De plus, d'après les anciennes conventions, il fallait que le compte de premier établissement fût clos au bout de cinq ans ; mais l'extension continuelle du réseau et l'augmentation du trafic exigeaient toujours de nouveaux travaux complémentaires, tels que le doublement des voies, l'agrandissement des gares, le renforcement du matériel roulant, etc. ; et toutes ces dépenses, qu'on ne pouvait porter au compte de premier établissement, n'avaient pas été prévues lors de l'établissement du taux de la garantie et du montant du revenu réservé. D'autre part, les salaires avaient toujours été

1. **Note du traducteur.** — Une loi du 18 février 1898 a incorporé complètement cette ligne au réseau Paris-Lyon-Méditerranée.

en croissant et avaient contribué aussi à faire dépasser les devis primitifs. Enfin, les prévisions de recettes, qui avaient été la base de la répartition des lignes dans l'ancien réseau ou dans le nouveau, n'avaient pas été exactement établies.

Ces considérations, jointes au désir qu'avait l'Etat d'imposer encore aux grandes Compagnies une quantité de lignes neuves, eurent une grande répercussion sur les conventions de 1868 et 1869.

Compagnie de l'Ouest. — Le réseau de l'Ouest accepta la concession des lignes Saint-Lô à Lamballe, Laval à Angers et Sablé à Châteaubriant (total : 345 kilomètres), qui furent incorporées au nouveau réseau.

Par suite de cette addition et de l'insuffisance des anciennes estimations démontrée par la Compagnie, on adopta les chiffres suivants :

1° Le maximum du capital garanti aux termes de la convention de 1863,

	Francs.
Soit	570.000.000

était augmenté :

a) Des insuffisances dès à présent constatées sur les évaluations des dépenses prévues en 1863, ci...	48.000.000
b) Des dépenses admises en principe par la convention de 1863 pour le chemin de Ceinture, sauf détermination ultérieure de leur montant, ci [1].	13.000.000
c) Des dépenses afférentes aux lignes nouvelles (déduction faite d'une subvention de 50 millions), ci	88.000.000
Il atteignait ainsi le total de	719.000.000

2° Les autres augmentations correspondant à des dépenses additionnelles, que nécessiterait plus ou moins prochainement l'accroissement du trafic, étaient fixées au maximum de 124 millions, chiffre inférieur de 30 millions à celui qu'avait indiqué la Commission et dont il avait paru opportun de retrancher certains doublements de voie, ainsi qu'une augmentation du matériel roulant sur l'ancien réseau.

Ces dépenses additionnelles devant être la conséquence de faits ultérieurs, il importait que leur utilité fût dûment constatée. Il fut donc stipulé que les travaux correspondants ne pourraient être entrepris que sur des projets préalablement approuvés par décret rendu en Conseil d'Etat. Un délai de dix ans, à compter du 1er janvier 1868, était donné à la Compagnie pour les exécuter.

Le capital garanti était ainsi limité à 843 millions au maximum.

1. La Compagnie de l'Ouest est concessionnaire du chemin de fer de Ceinture depuis e 31 mai 1865 (Décret du 18 juillet de la même année).

3° Le revenu réservé avant déversement était, par suite, modifié. Il fallait en effet :

	Francs.
a) Servir un dividende de 30 francs aux 300.000 actions de 500 francs, ci.............................	9.000.000
b) Pourvoir aux charges effectives des obligations de l'ancien réseau, qui constituaient un capital de 275 millions, ci................................	15.400.000
c) Faire la différence 1,10 % entre le taux d'émission des obligations à 5 fr. 75 et l'intérêt de 4 fr. 65 garanti par l'Etat sur le capital de 719 millions afférent au nouveau réseau, ci..............................	7.909.000
TOTAL................	32.309.000

Cette somme, répartie sur 900 kilomètres, représentait un revenu kilométrique de 35.900 francs auquel il y avait à ajouter 12 francs par million de dépenses complémentaires faites dans le délai de dix ans et dans la limite des 124 millions ci-dessus indiqués. Le chiffre de 35.900 francs devait être provisoirement réduit de 200 francs pour chaque longueur de 100 kilomètres du nouveau réseau à laquelle la garantie d'intérêts ne serait pas encore appliquée, sans que la réduction totale pût être supérieure à 2.000 francs.

Le droit de partage au profit de l'Etat devait s'ouvrir lorsque les produits nets réunis de l'ancien et du nouveau réseau dépasseraient la somme nécessaire pour représenter, sur le premier, le revenu kilométrique calculé comme il a été dit ci-dessus, et sur le second, 6 % des dépenses effectives de construction.

Ce projet de loi, déposé le 1er mai 1868 au Corps législatif, donna lieu à d'intéressants débats.

L'opposition s'était renforcée dans le courant de l'année ; néanmoins la loi fut votée, le 4 juillet 1868, à une forte majorité. Il y a lieu, toutefois, de relever quelques passages dans les discours des adversaires du projet. Ainsi M. de Janzé attaqua le système des conventions de 1859 et de 1863 qui avaient eu pour effet d'instituer, en quelque sorte, une mise en régie des Compagnies et de ne pas intéresser les administrateurs aux améliorations, car la garantie promise par l'Etat leur permettait de s'endormir dans une douce quiétude. Le Commissaire du Gouvernement, M. Gaudin, crut pouvoir lui répliquer que le reproche, adressé aux conventions de 1859 et de 1863, de désintéresser les administrateurs d'une bonne gestion, était dénué de fondement, car la plupart des Compagnies devaient entrevoir l'ère de l'augmentation de leurs dividendes et même du partage de leurs bénéfices avec l'Etat. Il rappela l'infériorité de la France sur les pays voisins au point de vue du rapport entre l'étendue de son réseau et sa population ou sa superficie et déclara que le seul remède était d'obliger les Compagnies à faire de nouveaux travaux.

D'autres orateurs réclamèrent par-dessus tout l'abaissement des tarifs. Le Ministre des Travaux publics leur représenta qu'il était impossible d'imposer aux Compagnies de nouvelles dépenses et d'exiger en même temps qu'elles diminuassent leurs recettes.

Il fallait, à son avis, subordonner la question de revision des tarifs à l'achèvement préalable du réseau et en laisser l'initiative aux Compagnies

car, mieux que personne, elles savaient ce que leur intérêt commercial leur commandait.

Les débats de cette époque nous montrent encore que certains députés, par voie d'amendements, réclamèrent des lignes nouvelles ou des embranchements pour leurs circonscriptions électorales ; souvent ils durent se contenter de promesses, et pourtant des propositions de ce genre rencontrent presque toujours un sol fertile.

Compagnie de l'Est. — Les modifications arrêtées avec la Compagnie de l'Est furent insignifiantes, et elles ne provoquèrent aucune explication importante. Il suffit donc de dire que cette Compagnie se chargea de la construction de trois petites lignes d'une étendue totale de 65 kilomètres, dont deux (19 kilomètres) furent incorporées à l'ancien réseau. L'Etat faisait l'infrastructure de la troisième qui fut rattachée au nouveau réseau. Un maximum de 40 millions était prévu pour les travaux d'agrandissement et les travaux complémentaires à exécuter pendant une période de dix ans.

Par suite de concessions nouvelles, le revenu kilométrique réservé était porté à 29.100 francs.

Cette convention porte la date du 11 juillet 1868.

Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée. — Le Gouvernement concéda à la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée 249 kilomètres de lignes nouvelles [entre autres celles d'Aix à Toulon (90 kilomètres), de Thonon à Saint-Gingolph et l'embranchement d'Albertville], pour lesquelles l'Etat promit une subvention de 28.400.000 francs. Les lignes furent réparties dans l'ancien et le nouveau réseau tout autrement qu'elles ne l'avaient été jusque-là, ce qui fit passer dans l'ancien réseau la seconde ligne Paris-Lyon (par Nevers et Moulins), reprise autrefois à la Compagnie du Grand-Central.

On supprimait ainsi tout conflit d'intérêt entre ces deux lignes liées par leur situation géographique.

La longueur de l'ancien réseau était portée de 2.587 à 4.345 kilomètres ; celle du nouveau réseau était réduite de 3.207 à 1.723 kilomètres.

	Francs.
Le montant du capital garanti par la convention de 1863, ci	1.255.000.000
Était réduit de l'évaluation des lignes passant à l'ancien réseau, ci	677.000.000
Reste	578.000.000

et augmenté :

1° Des insuffisances du produit des lignes du Grand-Central	43.200.000
2° De la part de la Compagnie dans les dépenses des lignes de Vichy à Thiers et de Thiers à Ambert	8.800.000
TOTAL	630.000.000

Le délai de clôture au compte de premier établissement était fixé à dix ans.

Le revenu kilométrique réservé à l'ancien réseau, avant déversement, était modifié sur les bases suivantes :

	Francs.
Le capital de premier établissement de ce réseau avait été évalué, en 1863, à.................	1.019.000.000

somme à laquelle il y avait lieu d'ajouter :

1° L'estimation primitive des lignes passant du nouveau réseau à l'ancien, ci...............	677.000.000
2° Les excédents sur les prévisions premières, ci.	309.500.000
3° L'évaluation des lignes nouvellement concédées à la Compagnie et rattachées à l'ancien réseau (sauf celle de Salon à Miramas qui remplaçait celle de Salon à Rognac, déjà comprise dans le montant des dépenses antérieurement évaluées), ci....................	18.500.000
Total................	2.024.000.000

couverts par un capital-actions de 345 millions et un capital-obligations de 1.679 millions.

Il fallait dès lors :

	Francs.
1° Réserver aux 800.000 actions représentant un capital de 345.000.000 un dividende de 47 francs par action, ci	37.600.000
2° Faire face aux charges du capital de 1.000.000.000 réalisé en obligations, ci......................................	54.950.000
3° Assurer le service à 5,75 % d'un capital complémentaire de 679.000.000, ci..............................	39.042.500
4° Enfin, prélever 1,10 % du capital de 630.000.000 auquel était estimé le nouveau réseau, ci.....................	6.930.000
Total.....................	138.522.500

chiffre qui, réparti sur 4.345 kilomètres, donnait 31.900 francs par kilomètre.

Un compte de dépenses complémentaires de premier établissement, à faire pendant la période décennale ci-dessus indiquée, était ouvert, jusqu'à concurrence de 7.000.000 francs, sur le nouveau réseau, et de 96.000.000 francs sur l'ancien; le revenu réservé à ce dernier réseau était augmenté de 13 fr. 50 pour chaque million de travaux complémentaires qui y étaient exécutés.

Ce revenu devait, d'ailleurs, être provisoirement diminué de 80 francs pour chaque longueur de 100 kilomètres non livrés à l'exploitation sur le nouveau réseau, sans que la diminution totale pût excéder 1.200 francs.

Après prélèvement de 8 % sur l'ancien réseau tel qu'il avait été primitive-

ment constitué en 1859, et de 6 $^0/_0$ sur les autres lignes, la convention reçut force de loi, le 18 juillet 1868, et fut ratifiée par décret du 28 avril 1869.

Compagnie d'Orléans. — La convention passée avec la Compagnie d'Orléans, approuvée le 26 juillet 1868, était relative à la concession de 180 kilomètres de lignes nouvelles; le capital d'établissement garanti du nouveau réseau était porté au chiffre maximum de 832 millions, et le revenu réservé, en attribuant un dividende de 51 fr. 30 par action, fut ramené à 26.000 francs par kilomètre. Pour les travaux complémentaires du nouveau réseau, un maximum de 22 millions était prévu, ce qui pouvait majorer le revenu réservé de 6 francs par kilomètre et par million dépensé.

Compagnie du Midi. — La Compagnie du Midi accepta, par la convention du 1er août 1868, la concession définitive de trois nouvelles lignes et la concession éventuelle de quatre autres, d'une étendue totale de 327 kilomètres, que l'on rattacha au nouveau réseau. Le maximum du capital garanti, qui avait été fixé, en 1863, à 338.500.000 francs, était ainsi porté à 456.000.000 francs, et le revenu kilométrique réservé à l'ancien réseau, avant déversement, était porté de 26.300 à 28.010 francs.

Comme pour les Compagnies de l'Est et du Nord, on prévoyait des travaux complémentaires pour l'ancien réseau pendant la période décennale de clôture des comptes et dans les limites d'un maximum de 30 millions.

Lorsque la convention fut soumise au Corps législatif, on se plaignit vivement de ce que la Compagnie avait réussi à mettre la main sur le canal du Midi et le canal latéral à la Garonne. Le rapporteur fit constater que, malgré ce monopole, la Compagnie du Midi avait des tarifs inférieurs à ceux des autres Compagnies et que ces tarifs étaient légèrement supérieurs à ceux des transports par eau.

Les adversaires de la Compagnie demandèrent qu'on l'expropriât ou, du moins, qu'on rachetât[1] les canaux, mais le Gouvernement n'y consentit pas. Par contre, la Compagnie du Midi sollicita l'autorisation de réduire à 0 fr. 01 par kilomètre et par tonne la taxe pour la 5e classe du tarif des marchandises, et à 0 fr. 0035 celle des fumiers. Ces tarifs furent approuvés par un décret du 20 septembre 1868.

Compagnie du Nord. — En cette même année 1868, le Gouvernement engagea également avec la Compagnie du Nord des négociations qui n'aboutirent que l'année suivante, après de longs pourparlers. Cette Compagnie se chargea de la construction des trois lignes Arras à Etaples, Béthune à Abbeville et Luzarches à Pontoise : au total, 213 kilomètres. L'Etat prenait à son compte l'infrastructure estimée à 24.500.000 francs et laissait au compte de la Compagnie les travaux de superstructure estimés à 34 millions. En même temps la répartition des lignes entre l'ancien et le nouveau réseau était modifiée : les chemins de Boulogne à Calais, d'Ermont à Argenteuil et de Pontoise à la ligne de Creil passaient du second au premier, dans lequel elles étaient véritablement enclavées ; les nouvelles lignes étaient également

1. **Note du traducteur.** — Le canal du Midi a été racheté par suite d'une loi du 1er décembre 1897.

rattachées à l'ancien réseau, sauf celle d'Arras à Etaples, qui était comprise dans le nouveau.

La longueur de l'ancien réseau était ainsi portée à 1.220 kilomètres, et celle du nouveau à 651 kilomètres.

	Francs.
Le maximum du capital garanti; qui avait été fixé en 1862, à	178.000.000

était augmenté :

1° Eu égard aux suppléments de dépenses qui avaient été reconnus nécessaires en cours d'exécution, de	26.000.000
2° De la dépense afférente au chemin d'Arras à Etaples	24.000.000
TOTAL	228.000.000

et réduit, par contre :

Des dépenses relatives aux trois lignes transportées à l'ancien réseau, ci	28.000.000
Reste	200.000.000

Le revenu réservé à l'ancien réseau avait été arrêté, en 1862, à 35.500 francs par kilomètre, pour une dépense de 444.875.000 francs sur l'ancien réseau, et de 178.000.000 francs sur le nouveau réseau. Nous avons vu que la dépense du nouveau réseau était portée à 200.000.000 francs; celle de l'ancien réseau devait être élevée à 542.000.000 francs, dont 28.000.000 pour les lignes venant du nouveau réseau, 10.000.000 pour les lignes nouvelles et 60.000.000 environ pour augmentation sur les estimations primitives. Dès lors le nouveau revenu réservé s'établissait comme suit :

	Francs.
Dividende de 50 francs à 525.000 actions ayant produit 231.875.000 francs	26.250.000
Charge des obligations de l'ancien réseau : $0{,}055 \times 310.125.000 =$	17.056.875
Différence de 0 fr. 85 % entre le taux des négociations, soit 5 fr. 50, et le taux garanti de 4 fr. 65 sur 200.000.000 francs	1.700.000
TOTAL	45.006.875

somme qui, répartie sur 1.220 kilomètres, donnait 36.900 francs par kilomètre.

Des travaux complémentaires, montant au chiffre maximum de 65.000.000 francs, étaient prévus comme devant être exécutés sur l'ancien réseau, pendant la période décennale de clôture des comptes. Le revenu

réservé kilométrique était augmenté de $\frac{25.000}{1.220}$ = soit 45 francs par million de dépenses faites en vertu de cette disposition.

D'autre part, ce revenu réservé devait être diminué de 200 francs pour chaque longueur de 100 kilomètres du nouveau réseau non livrée à l'exploitation.

Quant au partage des bénéfices, d'après le contrat de 1862, il devait s'ouvrir lorsque le produit net de l'exploitation représentait 48.700 francs par kilomètre, sur l'ancien réseau, et 6 $^0/_0$ du capital effectivement dépensé, sur le nouveau.

	Francs.
La somme totale, ainsi réservée, avant partage aux 1.095 kilomètres de l'ancien réseau, s'élevait à	53.326.500

On y ajouta :

6 $^0/_0$ du capital de 28.000.000 afférent aux lignes transportées du nouveau à l'ancien réseau, de l'excédent de dépenses de 590.000.000 constaté sur l'ancien réseau et de l'évaluation de 10.000.000 relative aux concessions nouvelles, ci...........	5.820.000
Ce qui donna un total de............	59.146.500

soit 48.500 francs par kilomètre.

La loi ne fut ratifiée que le 22 mai 1869; mais, sur bien des points, le projet présenté fut amendé ; le développement de l'ancien réseau fut ramené de 1.220 à 1.174 kilomètres ; le capital-obligations de cet ancien réseau fut fixé à 308.125.000 francs, et le revenu total réservé, avant déversement, qui avait été évalué à 45.006.815 francs, devait être réduit de l'intérêt et de l'amortissement, au taux de 5,50 $^0/_0$, d'une somme de 2.000.000 francs. Il était ainsi ramené à 44.896.875 francs, et le revenu kilométrique réservé était, par conséquent, porté à 38.240 francs ; la participation de l'Etat aux bénéfices ne devait commencer que lorsque, sur l'ancien réseau, le produit kilométrique excéderait 50.275 francs.

Nous avons décrit ici les clauses financières des conventions de 1868-1869 ; nous traiterons aux chapitres XV et XVI les modifications opérées à la même époque dans les cahiers des charges et dans la tarification. Mais il convient de dresser de suite un tableau donnant la situation exacte des six grandes Compagnies, telle qu'elle résulte des conventions de 1868-1869, en y mentionnant les dépenses de premier établissement de chaque réseau et les engagements de garantie souscrits par l'Etat.

Situation des six grandes Compagnies à la fin de 1868-1869.

	NORD	EST	OUEST	ORLÉANS	P.-L.-M.	MIDI	TOTAL
1° *Longueur concédée :*							
Ancien réseau........	kilom.1.174	kilom. 994	kilom. 900	kilom. 2.020	kilom. 4.345	kilom. 798	kilom. 10.231
Nouveau réseau.......	kilom. 650	kilom. 2.123	kilom. 1.994	kilom. 2.340	kilom. 1.756	kilom.1.771	kilom. 10.634
TOTAL	kilom.1.824	kilom. 3.117	kilom. 2.894	kilom. 4.360	kilom. 6.101	kilom.2.569	kilom. 20.865
2° *Dépenses de premier établisssement :*							
Ancien réseau — Nombre d'actions.....	*525.000*	*584.000*	*300.000*	*600.000*	*800.000*	*250.000*	*3.059.000*
Ancien réseau — Capital-actions.... fr.	231.875.000	292.000.000	150.000.000	300.000.000	345.000.000	146.300.000	1.465.175.000
Ancien réseau — Capital-obligations. fr	308.125.000	33.000.000	275.000.000	214.000.000	1.679 000.000	148.700.000	2.656.825.000
TOTAL........ fr.	540.000.000	325.000.000	425.000.000	514 000.000	2.024.000.000	295.000.000	4.123.000.000
Nouveau réseau. Capital-obligations..... fr.	200.000.000	865.000.000	719.000.000	832.000.000	630.000.000	456.000.000	3.702.000.000
ENSEMBLE...... fr.	740.000.000	1.190.000.000	1.144.000.000	1.346.000.000	2.654.000.000	751.000.000	7.825.000.000
Travaux complémentaires. — Ancien réseau..... fr.	60.000.000	40.000.000	»	»	96.000.000	30.000.000	226.000.000
Travaux complémentaires. — Nouveau réseau... fr.	»	»	124.000 000	22.000.000	7.000.000	»	153.000.000
TOTAL des dépenses de premier Etablissement et des travaux complémentaires.	800.000.000	1.230.000.000	1.268.000.000	1.368.000.000	2.757.000.000	781.000.000	8.204.000.000
3° *Revenu réservé à l'ancien réseau :*							
Capital-actions — Par action	*50* francs	*30* francs	*30* francs	*51* fr. *80*	*47* francs	*35* francs	»
Capital-actions — En tout.......... fr.	26.250.000	17.520.000	9.000.000	31.080.000	37.600.000	8.750.000	130.200.000
Capital-obligations — Ancien réseau..... fr.	16.946.875	1.897.500	15.400.000	12.305.000	93.992.500	8.550.000	149.091.875
Capital-obligations — Nouveau réseau.... fr.	1 700.000	9.515.000	7.909 000	9.152.000	6.930.000	5.016.000	40.222.000
TOTAL du revenu réservé... fr.	44.896.875	28.932.500	32.309.000	52.537.000	138.522.500	22.316.000	319.513.875
Soit par kilomètre........ fr.	38.240	29.100	35.900	26.000	31.900	28.010	»
A ajouter éventuellement pour travaux complémentaires — Ancien réseau. fr.	3.300.000	2.300.000	»	»	5.520.000	1.725.000	12.845.000
A ajouter éventuellement pour travaux complémentaires — Nouveau réseau fr.	»	»	1 364.000	242.000	»	»	1.606.000
TOTAL du revenu réservé y compris les travaux complémentaires.......... fr.	48.196.875	31.232.500	33.673.000	52.779.000	144.042.500	24.041.000	333.964.875
4° *Garantie du Nouveau réseau :*							
Dépenses d'établissement.......... fr.	9.300.000	40.222.500	33.433.500	38.688.000	29.295.000	21.204.000	172.143.000
Travaux complémentaires......... fr.	»	»	5.766.000	1.023.000	325.500	»	7.114.500
TOTAL de la garantie....	9.300.000	40.222.500	39.199.500	39.711.000	29.620.500	21.204.000	179.257.500

Il ne faut pas oublier la ligne du Rhône au Mont Cenis, qui appartient à la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.

Sur cette ligne on a dépensé 95.629.712 (44.483.000 + 51.146.712) pour frais de premier établissement et travaux complémentaires; le service financier (intérêts et amortissement) garanti par l'Etat ressort à

2.254.950 + 2.940.936 = 5.195.886 francs.

En résumé, le réseau total concédé s'élevait à 21.009 kilomètres, pour la construction desquels on avait dépensé, y compris les travaux complémentaires, une somme globale de 8.299.623.712 francs, et les engagements de garantie de l'Etat étaient fixés à un chiffre maximum de 184.453.386 francs.

Pour ne pas recourir à la garantie de l'Etat, les différentes Compagnies devaient avoir un produit net représentant à la fois le revenu réservé et les sommes garanties; autrement dit, le trafic devait donner une somme nécessaire pour payer l'intérêt et l'amortissement de tout le capital de premier établissement.

En divisant ce produit net par la longueur totale du réseau, on obtient le revenu net kilométrique.

Le tableau suivant indique pour chaque Compagnie les revenus nécessaires, en vertu des conventions de 1868, pour qu'il ne soit pas fait appel à la garantie de l'Etat :

COMPAGNIES	LONGUEUR	REVENU RÉSERVÉ	ENGAGEMENTS de GARANTIE	TRAVAUX COMPLÉMENTAIRES (1)	MAXIMUM de PRODUIT NET	PAR KILOMÈTRE
	kilom.	francs	francs	francs	francs	francs
Nord........	1.824	44.896.875	9.300.000	3.300.000	57.496.875	31.522
Est..........	3.117	28.932.500	40.222.500	2.300.000	71.455.000	22.924
Ouest.......	2.894	32.309.000	33.433.500	7.130.000	72.872.500	25.181
Orléans.....	4.360	52.537.000	38.688.000	1.265.000	92.490.000	21.213
P.-L.-M.....	6.101	138.522.500	29.295.000	5.845.500	173.663.000	28.465
Midi.........	2.569	22.316.000	21.204.000	1.725.000	45.245.000	17.612
Rhône au Mont Cenis.	144	»	5.195.886	»	5.195.886	36.082
TOTAUX..	21.009	319.513.875	177.338.886	21.565.500	518.418.261	»

Pour compléter l'histoire du réseau d'intérêt général avant 1870, il faut encore parler de la Compagnie du Nord-Est, qui fut définitivement

[1] Revenu réservé et garantie.

constituée par le décret du 22 mai 1869, concédant 302 kilomètres de lignes d'intérêt général dans les départements du Nord, du Pas-de-Calais et de l'Aisne. L'Etat garantissait pour cinquante ans un revenu de 5 % s'appliquant à la moitié du capital d'établissement, les intérêts de l'autre moitié étant garantis par les départements intéressés. Le capital d'établissement ne devait pas excéder 150.000 francs par kilomètre, les frais d'exploitation à porter en compte pour le calcul de la garantie étant fixés au maximum kilométrique de 8.000 francs. En outre, cette garantie ne devait commencer à jouer pour chaque ligne que le 1er janvier de la quatrième année qui suivrait son entier achèvement; jusque-là, l'intérêt du capital devait être prélevé, comme pour les autres lignes garanties, sur les recettes des lignes déjà ouvertes, ou bien, en cas d'insuffisance, être reporté au compte de premier établissement.

En terminant, il y a lieu de rappeler que les ouvertures à l'exploitation ont été :

De 515 kilomètres, en 1865;
De 950 kilomètres, en 1866;
De 1.178 kilomètres, en 1867;
De 535 kilomètres, en 1868;
Et de 713 kilomètres, en 1869.

Au 31 décembre 1869, il y avait 16.938 kilomètres en exploitation, qui avaient coûté 7.952.900.000 francs. Les Compagnies y avaient contribué pour 6.998.600.000 francs; l'Etat, pour 1.122.900.000 francs; et les départements et communes pour 31.400.000 francs (16.396 kilomètres étaient exploités par les six grandes Compagnies).

A la même époque, le réseau anglais (y compris l'Irlande) était de 24.759 kilomètres;

Le réseau allemand, de 17.476 kilomètres;
Le réseau autrichien, de 8.075 kilomètres;
Le réseau russe (y compris la Finlande), de 7.674 kilomètres;
Le réseau italien, de 5.769 kilomètres;
Le réseau espagnol, de 6.101 kilomètres;
Le réseau belge, de 3.094 kilomètres;
Et le réseau hollandais (Luxembourg compris), de 1.406 kilomètres.

CHAPITRE VII.

LES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL.

Avant de pénétrer davantage dans l'histoire des grandes lignes de chemins de fer en France, il semble nécessaire de consacrer un chapitre aux chemins de fer d'intérêt local et, pour plus de clarté, de les prendre à leur début vers 1858, afin de suivre leur développement jusqu'à ce jour. Les transformations successives de ces chemins de fer, depuis leur création, ont, en effet, des rapports étroits avec la vie des chemins de fer d'intérêt général, et l'étude de ces petites lignes facilitera l'examen des grands réseaux.

Le Gouvernement avait cru que les grandes Compagnies, issues de la fusion des petites lignes, enserreraient de mailles de plus en plus étroites les territoires encadrés dans leur réseau. Cette hypothèse ne se réalisa qu'en partie. Les charges des grandes Compagnies s'étaient accrues beaucoup plus vite que leurs recettes; un ralentissement dans la construction s'imposait donc.

Mais, en même temps, le besoin d'avoir des chemins de fer se faisait sentir de plus en plus vivement et, nous l'avons vu, on avait reconnu la nécessité d'accorder exceptionnellement de petites concessions; on l'avait fait d'autant plus facilement que, sinon tous, du moins un grand nombre de ces petits chemins de fer étaient reliés aux grands réseaux, et qu'on pouvait les considérer comme augmentant les débouchés du trafic. — C'étaient des « *chemins de fer aspirants* », — comme on les appelait quelquefois. Cependant certaines de ces petites lignes avaient voulu faire immédiatement concurrence aux grandes lignes, surtout aux gares de jonction. On prétextait naturellement qu'on devait satisfaire un « *besoin profond* » ; mais ce besoin profond ne reposait souvent que sur une erreur, et en tout cas le remède était pire que le mal.

Il a fallu longtemps pour que tout le monde reconnût l'impossibilité de relier par des chemins de fer tous les points de la France, étant donnés les moyens dont on disposait; pendant ce temps, un préfet du département du Bas-Rhin, M. Migneret, avait établi, dès 1858, pour les communications par chemins de fer à faible distance, un programme tout à fait remarquable. Voici les considérations sur lesquelles il s'appuyait :

En France, on distingue les routes nationales, les routes départementales, les chemins vicinaux ou communaux de petite, de moyenne et de grande communication. Les chemins vicinaux proprement dits relient les villages entre eux ; les chemins de moyenne communication ont déjà plus d'étendue : parfois ils traversent tout un canton; les chemins de grande

communication aboutissent au chef-lieu. La distinction entre ces deux catégories est assez difficile à établir; aussi est-elle arrêtée à la fois par le préfet et le conseil général du département. Le classement a pour effet de déterminer le nombre des communes qui doivent contribuer à la construction et à l'entretien de la route, ainsi que la contribution financière du département et les autres formalités légales (le sujet de notre étude ne nous permet pas d'aborder ces questions).

Dans une lettre, en date du 30 juillet 1858, adressée à l'agent voyer en chef de son département, M. Migneret, préoccupé de relier au réseau de l'Est, déjà insuffisant, les localités industrielles qui réclamaient des voies ferrées, se demandait si l'Administration départementale ne devait pas tenter de satisfaire ces populations. Dans ce but, il cherchait le moyen de s'affranchir de la tutelle de la Compagnie de l'Est et du bon plaisir de l'Administration supérieure. D'après lui, la possibilité d'opérer cette décentralisation se trouvait dans les trois principes de droit administratif suivants :

1° C'est le préfet qui, après accord avec le Conseil général, peut déclarer qu'un chemin est de *grande communication;*

2° Il appartient au préfet, après avis conforme du Conseil général, de choisir le mode de construction du chemin et de faire exécuter les travaux;

3° Le préfet peut, enfin, après entente avec le Conseil général et les communes, se procurer les ressources nécessaires pour solder la dépense.

On peut donc dire que le préfet, sur sa propre initiative, ou sur la demande du département, peut, le cas échéant, entreprendre l'établissement de voies ferrées en assimilant leur construction à des voies de grande communication.

Quelque intéressante que soit cette théorie, exposée en détail par M. Migneret[1], il semble qu'elle soit un peu excessive. En réalité, tout au plus le préfet aurait-il pu faire exécuter l'infrastructure des lignes; aussi M. Migneret, qui avait adressé son mémoire aux Ministres des Travaux publics et de l'Intérieur, se vit-il répondre qu'il pouvait, avec l'autorisation du Conseil général, construire tous les chemins de grande communication qui paraîtraient indispensables à la vicinalité, mais que le Ministre se réservait d'autoriser la transformation de ces chemins *vicinaux* en *chemins de fer.*

Les négociations continuèrent; de part et d'autre, on se montra conciliant, et le préfet obtint enfin trois des lignes qu'il demandait : Strasbourg à Barr, Mutzig, Wasselonne. Les frais furent payés en grande partie par les cantons, et l'Etat accorda une subvention de 12.000 francs par kilomètre. Finalement et malgré une grande résistance des pouvoirs locaux, la Compagnie de l'Est se chargea de l'exploitation de ces trois lignes; le département donna de grandes fêtes et fit frapper une médaille en l'honneur du préfet.

L'impulsion était donnée. Sans compter les embranchements industriels destinés à relier une mine, une usine ou une fabrique à des lignes déjà existantes, on concéda dans le Pas-de-Calais beaucoup de petites lignes; la plupart furent incorporées dans les grands réseaux, mais quelques-unes ont encore conservé leur autonomie.

1. Voir Migneret, *Les Chemins de fer vicinaux projetés en* 1858 *et livrés à l'exploitation en* 1861, *dans le département du Bas-Rhin.* Strasbourg et Paris, 1864, XXI, p. 664.

En 1864, soixante-deux Conseils généraux réclamaient à grands cris de nouvelles voies ferrées, et la question des chemins de fer d'intérêt local avait alors acquis une telle importance qu'il fallut édicter des dispositions légales.

Dès 1861, le Ministre des Travaux publics avait nommé une Commission d'enquête dont les conclusions furent publiées en 1863. Les légitimes réclamations des populations rendaient indispensable l'établissement d'un réseau complémentaire. Mais, comme la productivité des lignes à établir devait être proportionnellement très inférieure aux frais d'établissement de nouvelles lignes d'intérêt général, il importait de trouver, pour la solution du problème, un type de ligne secondaire, susceptible de ne pas imposer à l'Etat des sacrifices exagérés. Il fallait, en outre, ramener à leur juste mesure les réclamations locales et laisser aux départements une part du risque et de la responsabilité des entreprises nouvelles. En un mot, il s'agissait d'ajouter aux mailles du réseau d'intérêt général des lignes secondaires de dimensions réduites, moins onéreuses, servant à des intérêts purement locaux et construites avec le concours financier des localités traversées.

De là résulta la loi spéciale du 12 juillet 1865 sur les chemins de fer d'intérêt local. Elle eut pour but d'établir une distinction plus nette entre les réseaux d'intérêt général et les lignes d'intérêt local. Mais, reculant devant la difficulté de fixer les caractères essentiels permettant le classement de ces chemins de fer dans l'une ou dans l'autre de ces catégories, la loi ne donna aucune définition. L'exposé des motifs et le mémoire du Ministre des Travaux publics, M. Armand Béhic, précisèrent heureusement la pensée du Gouvernement.

On admettait qu'il y avait lieu de constituer une nouvelle catégorie de chemins dits d'intérêt local, dans laquelle prendraient place les chemins de fer de 30 à 40 kilomètres de longueur au plus, destinés exclusivement à relier les localités secondaires aux lignes principales, ne traversant ni hautes montagnes, ni larges vallées, n'obligeant pas à effectuer des travaux d'art susceptibles d'augmenter les dépenses de premier établissement.

En l'absence de tout texte législatif définissant le chemin de fer d'intérêt local, ce fut par décrets spéciaux pour chaque ligne que se fit la concession des voies ferrées soumises au régime de la loi de 1865. De plus, le Gouvernement se réservait formellement le droit d'incorporer ultérieurement ces lignes dans le réseau d'intérêt général?

Au point de vue du droit administratif, la différence existant entre l'établissement d'une ligne d'intérêt général et d'une ligne d'intérêt local résultait du classement; or ce classement variait suivant l'autorité concédante. Pour cette raison, le Ministre et le Parlement concédaient les lignes d'intérêt général, tandis que le préfet et le Conseil général octroyaient la concession des chemins de fer d'intérêt local.

Les principales dispositions de la loi de 1865 étaient les suivantes : Les départements, les communes et les particuliers ne pouvaient entreprendre la construction des chemins de fer d'intérêt local tant que le Conseil général n'avait pas déterminé, sur la proposition du préfet, la direction de la ligne, le mode et les conditions de construction, ainsi que les dispositions nécessaires pour assurer l'exploitation. Le droit d'expropriation ne pouvait être exercé qu'après la déclaration d'utilité publique prononcée par décret en

Conseil d'Etat. Ce décret une fois rendu, le préfet approuvait définitivement le projet et homologuait les tarifs. Les ressources créées en vertu de la loi du 21 mai 1836 pouvaient être affectées en partie, par les départements et les communes, aux dépenses nécessitées par la construction de nouvelles lignes.

Des subventions étaient accordées sur les fonds du Trésor jusqu'à concurrence du tiers des dépenses à la charge des départements et des communes. Pour les départements dont le centime avait une valeur inférieure à 20.000 francs, la contribution de l'Etat pouvait représenter la moitié de la charge du département. Pour ceux dont le centime dépassait 40.000 francs, la limite de la subvention de l'Etat était ramenée au quart de la dépense que les conventions laissent à la charge du département ou des communes.

La somme affectée, chaque année, sur les fonds du Trésor, au paiement des subventions, ne devait pas excéder 6 millions. Exceptionnellement, pour des chemins de fer rattachés au nouveau réseau d'une grande Compagnie, l'Etat pouvait transformer son concours en une garantie d'intérêts; mais alors une disposition législative spéciale devait intervenir.

En outre, les chemins de fer d'intérêt local dotés d'une subvention du Trésor étaient assujettis, si l'Etat le réclamait, à un service gratuit ou à une réduction du prix des places pour les transports de la poste et des services publics par assimilation à la charge très lourde imposée aux grandes Compagnies.

Par contre, pour adoucir certaines stipulations de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, les concessionnaires de lignes d'intérêt local étaient dispensés d'isoler par des clôtures tout ou partie de la ligne et d'établir des barrières aux passages à niveau.

Au bout de peu de temps, la loi donna lieu à des interprétations erronées et ensuite à des abus; on tenta de créer de grands réseaux en soudant les uns aux autres une foule de petits chemins de fer : c'est ainsi qu'on imagina, par exemple, une ligne de Calais à Marseille et une autre du Rhin à l'Océan, afin de faire concurrence aux grandes Compagnies. Un Belge, M. Philippart, fut le promoteur de cette tentative, et le Dr Strouszberg vint même à Paris pour étudier de plus près la question.

De plus, bien des entrepreneurs commirent l'erreur de croire que la loi de 1865 leur donnait toute facilité pour revendre avec bénéfice, aux grandes Compagnies, les petites lignes d'intérêt local. Pour y arriver, ils adoptaient la voie normale; ils établissaient et exploitaient les nouvelles petites lignes comme des lignes d'intérêt général, avec un luxe de dépenses tout à fait hors de proportion avec les revenus probables. Si bien que, dans le but de diminuer leurs frais généraux, différents concessionnaires en vinrent à réunir leurs lignes; ces fusions, en créant une concurrence aux grands réseaux, devinrent bientôt un danger pour eux; l'Etat, lié aux grandes Compagnies par une étroite communauté d'intérêts, paya finalement les frais de cette concurrence. En outre, la loi de 1867 sur les Sociétés donna un nouvel essor à la formation des Compagnies anonymes par actions, tandis que la loi de 1866 octroyait de plus grandes facilités aux Conseils généraux pour la concession des lignes d'intérêt local. Vers la fin de 1870, il y avait 1.814 kilomètres de chemins de fer d'intérêt local répartis dans vingt départements environ, et 293 kilomètres étaient déjà en exploitation.

Plus tard, la loi du 10 août 1871 donna des pouvoirs en quelque sorte illimités aux Conseils généraux pour la construction des chemins de fer dans leurs départements ; elle leur laissa même la faculté de traiter avec les Conseils généraux des départements voisins pour favoriser l'extension des lignes d'intérêt local. Sur tout le territoire on se préoccupa d'établir de nouvelles lignes et, en deux ans, les Conseils généraux concédèrent environ 8.000 kilomètres. Mais, à la même époque, une campagne de presse commençait contre les lignes d'intérêt local[1] ; on se prononçait pour elles en faveur de la voie étroite, qui avait le double avantage d'être moins coûteuse et d'empêcher les soudures, qui auraient permis de faire concurrence aux grands réseaux.

Parmi les hommes qui défendirent le système des chemins de fer à voie étroite, nul ne le fit plus éloquemment que M. Eugène Flachat, qui résumait son système en déclarant que : *Le seul moyen de développer les chemins de fer d'intérêt local, c'est de les proportionner aux services à rendre.*

C'était aussi l'opinion fort nette de M. Dagail. D'après lui, pour les lignes les moins coûteuses, on avait dépensé par kilomètre 80 à 120.000 francs ; leurs frais d'exploitation oscillaient entre 6 et 8.000 francs par kilomètre en moyenne. Déduction faite des subventions, les dépenses à la charge des entrepreneurs variaient entre 30 et 80.000 francs par kilomètre. En prenant pour exemple une ligne qui avait coûté 100.000 francs par kilomètre et pour laquelle les subventions kilométriques avaient atteint 50.000 francs, on voit que, pour permettre de donner au capital un revenu de 6 %, elle devait, avec les frais d'exploitation de 6.000 francs, encaisser au minimum 9.000 francs de recettes. C'était là un chiffre beaucoup trop élevé ; comme le dit M. Baum à propos des chemins de fer d'Alsace, la ligne de Strasbourg-Mutzig-Barr-Wasselonne (dépenses de construction par kilomètre : 117.300 francs) ne donna pas, au bout de quatre années, une recette supérieure à 8.800 francs ; celle d'Haguenau-Niederbronn (90.700 francs le kilomètre) donna 7.000 francs ; celle de Schlestadt-Sainte-Marie-aux-Mines (119.000 francs le kilomètre), 6.100 francs ; ces lignes desservaient cependant des centres industriels d'une importance considérable.

D'après M. Baum, il était impossible de construire un chemin de fer d'intérêt local à voie large à moins de 100.000 francs ; avec la voie étroite, la dépense serait de 58.000 à 72.000 francs, et descendrait peut-être à 43.500 francs dans le cas où il serait possible d'établir la ligne sur le sol d'une grande route. Aux protagonistes de la voie normale, qui déclaraient que la voie étroite obligeait à procéder au transbordement des marchandises en transit, M. Baum répondait que le transbordement s'imposait également sur la voie à écartement normal ; à part les chemins de fer industriels, qui apportaient chaque jour des marchandises par wagons complets aux grandes Compagnies (ce qui justifiait la voie normale), il n'y avait sur les lignes d'intérêt local que des transports groupés, et ces chargements, une fois parvenus dans les gares de jonction avec les grands réseaux, étaient expédiés dans des directions tout à fait différentes. Donc, quel que fût le type de voie adopté, il y avait toujours un transbordement, et l'écart des frais d'exploitation sur les lignes

1. L. Dagail, *Les Chemins de fer d'intérêt local, chemins à voie étroite*, Paris, 1870 ; et Ch. Baum, *Etudes sur les chemins de fer d'intérêt local*, Paris, 1878.

à voie large et sur les lignes à voie étroite représentaient une charge bien plus lourde que le prix de transbordement. D'après M. Baum, si l'on évaluait à 6.000 francs la dépense d'exploitation d'une ligne à voie normale, cette dépense eût été réduite de plus de moitié avec la voie étroite. Cette opinion a bien sa valeur, car elle émane d'un ingénieur qui, comme M. Baum, a, pendant longtemps; dirigé un petit chemin de fer racheté par l'Etat en 1878.

Mais, nous le répétons encore, il n'y a pas lieu pour nous d'examiner le côté technique; il faut seulement constater (l'expérience l'a démontré) que l'exploitation de lignes à voie étroite se fait ailleurs qu'en France à des conditions particulièrement réduites.

En même temps que les chemins de fer d'intérêt local, on créa des tramways à long parcours, non seulement dans les villes, mais souvent aussi sur des grandes routes, et on fit un usage de plus en plus fréquent de la locomotion mécanique sur des voies qui, situées en accotement, laissent ainsi le passage nécessaire au roulage et aux piétons.

Cette extension des petites lignes précipita la revision de la loi de 1865; de là, la loi du 11 juin 1880, le cahier des charges type du 6 août 1881[1], et le règlement d'administration publique du 20 mars 1882.

La nouvelle loi, encore en vigueur aujourd'hui, se divise en deux chapitres : le premier traite spécialement la matière des chemins de fer d'intérêt local. S'il s'agit des chemins de fer à établir par un département sur le territoire d'une ou plusieurs communes, le Conseil général arrête, après instruction préalable par le préfet et enquête, leur direction, le mode et les conditions de leur construction, ainsi que les traités et les dispositions nécessaires pour en assurer l'exploitation ; s'il s'agit de chemins de fer à établir par une commune sur son territoire, les attributions confiées au Conseil général sont exercées par le Conseil municipal, sans qu'il soit besoin de l'approbation préfectorale ; mais tous les plans et projets doivent être soumis à l'examen du Conseil général des Ponts et Chaussées et du Conseil d'Etat; l'utilité publique est déclarée, et l'exécution est autorisée par une loi. L'acte de concession détermine les taxes maxima de péage et de transport que le concessionnaire est autorisé à percevoir. Les taxes perçues dans les limites du maximum fixé par le cahier des charges sont homologuées par le Ministre des Travaux publics, dans le cas où la ligne s'étend sur plusieurs départements, et dans le cas de tarifs communs à plusieurs lignes. Elles sont homologuées par le préfet dans les autres cas.

L'autorité concédante a toujours le droit :

1° D'autoriser d'autres voies ferrées à s'embrancher sur des lignes concédées ou à s'y raccorder ;

2° D'accorder à ces entreprises nouvelles, moyennant le paiement des droits de péage fixés par le cahier des charges, la faculté de faire circuler leurs voitures sur les lignes concédées.

A l'expiration de la concession (en général quatre-vingt-dix-neuf ans), par analogie avec ce qui est établi pour les chemins de fer d'intérêt général, le concédant est substitué à tous les droits du concessionnaire sur les lignes d'intérêt local, qui doivent lui être remises en bon état d'entretien, mais il

1. *Journal officiel* du 11 août 1881.

n'est tenu à reprendre le matériel roulant et les autres objets mobiliers et immobiliers servant à l'exploitation que si le cahier des charges a prévu cette reprise et a spécifié les droits et obligations du concessionnaire.

Toute cession totale ou partielle de la concession, toute fusion des Sociétés concessionnaires, tout changement de concessionnaire, toute élévation des tarifs au-dessus des maxima prévus, ne pourront avoir lieu qu'en vertu d'un décret en Conseil d'Etat. Au contraire, à toute époque, une voie ferrée peut être distraite du domaine public, départemental ou communal, et classée par une loi dans le domaine de l'Etat. L'article 11 de la loi de 1880 prescrit des dispositions spéciales pour la fixation des indemnités à allouer au concessionnaire évincé aux droits et obligations duquel l'Etat est substitué.

Quant à la fixation du concours financier du Trésor, la loi est plus sévère qu'on ne s'y attendait, et elle interdit complètement les subventions en capital telles qu'on les accordait sous le régime de la loi de 1865 et qui avaient donné lieu à des spéculations absolument scandaleuses.

Actuellement l'Etat peut s'engager, — en cas d'insuffisance du produit brut pour couvrir à la fois les dépenses de l'exploitation et 5 % par an du capital de premier établissement, tel qu'il a été prévu par l'acte de concession, augmenté, s'il y a lieu, des insuffisances constatées pendant la période assignée à la construction par ledit acte, — à subvenir pour partie au payement de cette insuffisance, à la condition qu'une part au moins équivalente sera payée par le département ou par la commune, avec ou sans le concours des intéressés.

La subvention de l'Etat est formée : 1° d'une somme fixe de 500 francs par kilomètre exploité ; 2° du quart de la somme nécessaire pour élever la recette brute annuelle (impôts déduits) au chiffre de 10.000 francs par kilomètre pour les lignes établies de manière à recevoir les véhicules des grands réseaux et de 8.000 francs pour les autres.

En aucun cas, la subvention de l'Etat ne peut élever la recette brute au-dessus de 10.500 francs ou de 8.500 francs, suivant le cas, ni attribuer au capital de premier établissement plus de 5 % par an.

La participation de l'Etat est suspendue quand la recette brute annuelle atteint les maxima prévus.

Chaque année, la loi de finances fixe le maximum des subventions que le Trésor peut s'engager à payer d'abord pour les concessions nouvelles ; pour l'ensemble des lignes situées dans un même département, l'Etat ne peut pas s'imposer une charge supérieure à 400.000 francs.

Dans le cas où le produit brut de la ligne (pour laquelle une subvention a été payée) devient suffisant pour couvrir les dépenses d'exploitation et 6 % par an du capital de premier établissement[1], la moitié du surplus de la recette est partagée entre l'Etat, le département et, s'il y a lieu, la commune et les autres intéressés dans la proportion des avances faites par chacun d'eux, jusqu'à concurrence du complet remboursement de ces avances sans intérêts.

D'après l'article 17, les chemins de fer d'intérêt local qui reçoivent ou

1. Tel qu'il est prévu par l'article 13.

ont reçu une subvention du Trésor peuvent seuls être assujettis envers l'Etat à un service gratuit ou à une réduction du prix des places.

Enfin, on a pris de minutieuses précautions pour garantir la gestion financière des capitaux engagés.

Aucune émission d'obligations, pour les entreprises prévues par la loi, ne peut avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le Ministre des Travaux publics, après avis du Ministre des Finances.

Il ne peut être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions, qui est fixé à la moitié au moins de la dépense jugée nécessaire pour le complet établissement et la mise en exploitation de la voie ferrée. Le capital-actions doit être effectivement versé, sans qu'il puisse être tenu compte des actions libérées ou à libérer autrement qu'en argent.

Aucune émission d'obligations ne peut être autorisée avant que les quatre cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achat de terrains, en approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnements.

Toutefois, les concessionnaires peuvent être autorisés à émettre des obligations, lorsque la totalité du capital-actions a été versée, et s'il est dûment justifié que plus de la moitié de ce capital-actions a été employée dans les termes du paragraphe précédent; mais les fonds provenant de ces émissions anticipées doivent être déposés à la Caisse des Dépôts et Consignations et ne peuvent être mis à la disposition des concessionnaires que sur l'autorisation formelle du Ministre des Travaux publics.

On a réagi ainsi contre les tendances de certains concessionnaires, qui voulaient, avec un capital-actions purement nominal, appliquer à la construction le produit d'émissions d'obligations, et on les a forcés à prendre un intérêt personnel et direct dans l'établissement des lignes concédées.

Le deuxième chapitre de la loi de 1880 s'applique particulièrement aux tramways.

Sous ce nom anglais[1-2], on comprenait les lignes ferrées établies sur les voies publiques et pouvant être des *voies ferrées à traction de chevaux*, communément appelées tramways à chevaux, ou des voies ferrées à « moteurs mécaniques », ou tramways à vapeur, à air comprimé, etc.

La concession est donnée par l'Etat, lorsque la ligne est établie en tout ou en partie sur une route nationale, ou par le Conseil général, au nom du département, si la ligne doit emprunter une route départementale ou un chemin de grande communication. Dans les deux cas, l'utilité publique est déclarée et l'exécution est autorisée par décret délibéré en Conseil d'Etat

1. On a prétendu que le mot anglais « tramway » dérivait de « outramways », c'est-à-dire chemins de fer de Outram, du nom de Outram, le premier industriel qui se soit servi de rails pour la traction; mais Hermann réfute cette opinion (*Das eisenbahngeleise*, vol. I, p. 10) et a prouvé que ce mot dérivait de la désignation allemande des chemins de fer à ornières, *Gleis der Trömen*.

2. **Note du Traducteur.** — D'après Littré, l'étymologie du mot « tramway » est tram — way; de *tram*, plat, et *way*, voie.

sur le rapport du Ministre des Travaux publics et après avis du Ministre de l'Intérieur[1].

Un cahier des charges doit être établi, et les tarifs doivent être homologués. L'Etat ne peut accorder de subventions, pour l'établissement d'un tramway, que dans le cas où ce tramway, traîné par des locomotives, est destiné au transport des marchandises en même temps qu'au transport des voyageurs (art. 36 de la loi).

La subvention de l'Etat est formée : 1° d'une somme fixe de 500 francs par kilomètre exploité; 2° du quart de la somme nécessaire pour élever la recette brute annuelle (impôts déduits) au chiffre de 6.000 francs par kilomètre.

En aucun cas, la subvention de l'Etat ne peut élever la recette brute au-dessus de 6.500 francs, ni attribuer au capital de premier établissement plus de 5 °/₀ par an.

La participation de l'Etat est suspendue de plein droit quand les recettes brutes annuelles atteignent la limite ci-dessus fixée.

Après cet exposé rapide de la loi qui régit actuellement, en France, les chemins de fer d'intérêt local, il convient d'étudier le développement de ce réseau secondaire.

Pour cela, nous ferons une distinction entre les chemins de fer construits sous l'empire de la loi de 1865 et ceux concédés depuis 1880, qui profitent seuls du régime de la nouvelle loi.

Deux tableaux empruntés aux statistiques officielles font connaître les longueurs totales des chemins de fer d'intérêt local et des tramways concédés ou en exploitation[2].

1. **Note du Traducteur.** — Dans la pratique on prend aussi l'avis du Ministre des Finances, dans le cas où une subvention est donnée par le Trésor.

2. Le second tableau figure, depuis 1893, dans les *Documents divers*, 2ᵉ partie.

Les chiffres donnés dans les colonnes 5 et 9 de ce tableau, relatif aux tramways subventionnés par l'Etat, ont été puisés, pour les années postérieures à 1891, dans la *Statistique des chemins de fer français*, et, pour les années antérieures, on les a extraits d'un rapport parlementaire fort intéressant de M. Georges Cochery sur les *Chemins de fer d'intérêt local et les Tramways* (session 1893, n° 2696).

I. — LIGNES D'INTÉRÊT LOCAL.

ANNÉES	LOI DE 1865			LOI DE 1880			TOTAUX		
	EN EXPLOITATION	EN CONSTRUCTION OU A CONSTRUIRE	TOTAL	EN EXPLOITATION	EN CONSTRUCTION OU A CONSTRUIRE	TOTAL	EN EXPLOITATION	EN CONSTRUCTION OU A CONSTRUIRE	TOTAL
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	kilom.	kilom.	kilom.	kilom.	kilom.	kilom.	kilom.	kilom.	kilom.
1866....	»	232	232	»	»	»	»	232	232
1867....	17	685	702	»	»	»	17	685	702
1868....	90	914	1.004	»	»	»	90	914	1.004
1869....	173	1.390	1.563	»	»	»	173	1.390	1.563
1870....	293	1.521	1.814	»	»	»	293	1.521	1.814
1871....	425	1.539	1.964 *a*	»	»	»	425	1.539	1.964 *a*
1872....	746	1.842	2.588	»	»	»	746	1.842	2.588
1873....	1.281	2.350	3.631	»	»	»	1.281	2.350	3.631
1874....	1.497	2.772	4.269	»	»	»	1.497	2.772	4.269
1875....	1.798	2.568	4.366 *b*	»	»	»	1.798	2.568	4.366
1876....	2.147	2.446	4.593 *c*	»	»	»	2.147	2.446	4.593
1877....	2.309	2.827	5.136 *d*	»	»	»	2.309	2.827	5.136
1878....	2.068	2.392	4.460 *e*	»	»	»	2.068	2.392	4.460
1879....	2.159	1.713	3.872 *f*	»	»	»	2.159	1.713	3.872
1880....	2.187	1.492	3.679 *g*	»	»	»	2.187	1.492	3.679
1881....	2.110	850	2.960 *h*	»	297	297	2.110	1.147	3.257
1882....	2.311	589	2.900 *i*	»	675	675	2.311	1.264	3.575
1883....	1.427	318	1.745 *j*	»	942	942	1.427	1.260	2.687
1884....	1.436	309	1.745	160	890	1.050	1.596	1.199	2.795
1885....	1.449	296	1.745	318	1.466	1.784	1.767	1.762	3.529
1886....	1.411	276	1.687 *k*	458	1.493	1.951	1.869	1.769	3.638
1887....	1.421	266	1.687	811	1.188	1.999	2.232	1.454	3.686
1888....	1.420	242	1.662 *l*	965	1.101	2.066	2 385	1.343	3.728
1889....	1.420	242	1.662	1.525	774	2.299	2.945	1.016	3.961 *m*
1890....	1.420	228	1.648	1.701	740	2.441	3.121	968	4.089
1891....	1.354	228	1.582 *n*	1.931	811	2.742	3.285	1.039	4.324
1892....	1.136	220	1.356 *o*	2.133	742	2.875	3.269	962	4.231
1893....	1.136	175	1.311 *p*	2.435	577	3.012	3.571	752	4.323 *p*
1894...	1.145	148	1.293 *q*	2.585	675	3.260	3.730	823	4.553 *q*
1895....	1.107	40	1.147 *r*	2.782	682	3.464	3.889	722	4.611
1896....	1.117	29	1.146	2.943	1.022	3.965	4.060	1.051	5.111
1897....	1.120	9	1.129 *q*	3.082	1.200	4.282	4.202	1.209	5.411 *q*
1898....	1.120	9	1.129	3.160	1.405	4.565	4.280	1.414	5.694

a Déduction faite de 160 kilomètres cédés à l'Allemagne, dont 19 en exploitation.
b Déduction faite de 12 — incorporés au réseau d'intérêt général.
c Déduction faite de 14 — abandonnés
d Déduction faite de 40 — abandonnés et 37 kilomètres incorporés au réseau d'intérêt général.
e Déduction faite de 33 — abandonnés et 762 — incorporés au réseau d'intérêt général.
f Déduction faite de 75 — abandonnés et 581 — incorporés au réseau d'intérêt général.
g Déduction faite .... de 240 — incorporés au réseau d'intérêt général.
h Déduction faite .... de 449 — incorporés au réseau d'intérêt général.
i Déduction faite de 32 kilomètres abandonnés et 27 — incorporés au réseau d'intérêt général.
j Déduction faite de 60 — abandonnés et 1.051 — incorporés au réseau d'intérêt général.
k Déduction faite .... de 58 — incorporés au réseau d'intérêt général.
l Déduction faite de 27 kilomètres abandonnés.
m Déduction faite de 42 — abandonnés (Loi de 1865 : 14 kilom. — Loi de 1880 : 28 kilom.)
n Déduction faite .... de 66 kilomètres incorporés au réseau d'intérêt général.
o Déduction faite .... de 226 — incorporés au réseau d'intérêt général.
p Déduction faite .... de 51 — incorporés au réseau d'intérêt général.
q Déduction faite .... de 18 — incorporés au réseau d'intérêt général.
r Déduction faite de 38 kilomètres passés sous le régime de la loi de 1880 et de 108 kilomètres abandonnés.

II. — TRAMWAYS.

ANNÉES	TRAMWAYS pour VOYAGEURS ET MARCHANDISES			TRAMWAYS pour VOYAGEURS ET MESSAGERIES et POUR VOYAGEURS SEULEMENT			TOTAUX		
	EN EXPLOITATION	EN CONSTRUCTION OU A CONSTRUIRE	TOTAL	EN EXPLOITATION	EN CONSTRUCTION OU A CONSTRUIRE	TOTAL	EN EXPLOITATION	EN CONSTRUCTION OU A CONSTRUIRE	TOTAL
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	kilom.	kilom.	kilom.	kilom.	kilom.	kilom.	kilom.	kilom.	kilom.
1854..........	»	»	»	»	23	23	»	23	23
1855..........	»	»	»	15	17	32	15	17	32
1856.	»	»	»	15	17	32	15	17	32
1857..........	»	»	»	24	8	32	24	8	32
1858 à 1872...	»	»	»	24	8	32	24	8	32
1873..........	»	»	»	24	129	153	24	129	153
1874..........	»	»	»	43	145	188	43	145	188
1875..........	»	»	»	82	147	229	82	147	229
1876..........	»	»	»	140	125	265	140	125	265
1877..........	»	16	16	223	145	368	223	161	384
1878..........	»	16	16	322	102	424	322	118	440
1879..........	»	48	48	363	156	519	363	204	567
1880..........	»	94	94	411	140	551	411	234	645
1881..........	35	59	94	500	70	570	535	129	664
1882..........	84	53	137	516	54	570	600	107	707
1883..........	96	88	184	521	40	561	617	128	745*a*
1884..........	142	42	184	525	37	562	667	79	746
1885..........	143	77	220	530	48	578	673	125	798
1886..........	153	325	478	537	41	578	690	366	1.056
1887..........	195	317	512	553	71	624	748	388	1.136
1888..........	369	355	724	570	83	653	939	438	1.377
1889..........	387	408	795	605	86	691	992	494	1.486
1890..........	424	387	811	661	74	735	1.085	461	1.546
1891..........	677	380	1.057	710	72	782	1.387	452	1.839
1892..........	783	478	1.261	748	52	800	1.531	530	2.061
1893..........	894	929	1.823	757	95	852	1.651	1.024	2.675*b*
1894..........	1.070	995	2.065	796	78	874	1.866	1.073	2.939
1895..........	1.325	1.057	2.382	842	98	940	2.167	1.155	3.322
1896..........	1.540	1.013	2.553	884	128	1.012	2 424	1.141	3.565
1897..........	1.917	1.168	3.085	984	190	1.174	2 901	1.358	4.259
1898..........	2.230	1.255	3.485	1.058	496	1.554	3.288	1.751	5.039

a Déduction faite de 9 kilomètres supprimés (réseau de Montpellier).
b Déduction faite de 27 kilomètres (rectification de longueurs).

Un troisième tableau donne la situation du réseau des tramways exploités ou concédés, pour lesquels l'Etat s'est engagé à donner une subvention annuelle.

III. — **Tramways subventionnés par l'État en vertu de la loi de 1880.**

ANNÉES	CONCÉDÉS	EN EXPLOITATION	ANNÉES	CONCÉDÉS	EN EXPLOITATION
1881.......	44	43	1890	615	347
1882.......	79	79	1891	771	547
1883.......	160	83	1892	932	605
1884.......	159	110	1893	1.483	696
1885.......	157	110	1894	1.686	852
1886.......	455	110	**1895**	**1.951**	**1.124**
1887.......	457	119	**1896**	**2.138**	**1.237**
1888.......	526	328	**1897**	**2.395**	**1.509**
1889.......	610	343	**1898**	**3.015**	**1.763**

A propos du premier de ces trois tableaux, il y a lieu de noter que de nombreuses lignes d'intérêt local, principalement à la fin de 1870 et au commencement de 1880, furent incorporées dans le réseau d'intérêt général, tandis que plusieurs concessions furent frappées de déchéance ; en outre, certaines lignes firent partie de l'ensemble des voies cédées à l'Allemagne en 1871.

En somme, jusqu'au 31 décembre 1880 :

5.642 kilomètres avaient été concédés sous le régime de la loi de 1865 ;

dont 331 avaient été abandonnés ou cédés à l'Allemagne ;
et 1.632 avaient été rachetés par l'Etat et incorporés au réseau d'intérêt général.

Il ne restait donc dans le réseau d'intérêt local que 3.679 kilomètres sur lesquels 2.187 kilomètres étaient en exploitation.

La situation des lignes soumises à la loi de 1865 se résume alors de la façon suivante depuis le 31 décembre 1880 :

211 kilomètres abandonnés ;
1.496 — incorporés au réseau d'intérêt général ;
363 — passés sous le régime de la loi de 1880.

Ce qui ramène, au 31 décembre 1898, le chiffre de 3.679 kilomètres à celui de 1.129, sur lesquels 1.120 étaient exploités par vingt-sept Compagnies et quatre départements.

Sous le régime de la loi de 1865, la durée des concessions était, en général, très longue et atteignait souvent quatre-vingt-dix-neuf ans. Quelques concessions de quarante-cinq à soixante ans avaient cependant été octroyées et, pour quelques lignes, on avait prévu une durée de trente ans après l'exécution des travaux.

Les rachats opérés directement par l'Etat et à ses frais, de 1878 à 1882,

pour 744 kilomètres de lignes, se sont élevés à 93.383.000 francs, sans tenir compte de la valeur de la ligne de Bordeaux à la Sauve (28 kilomètres), rachetée et payée en même temps que les lignes d'intérêt général appartenant à la Compagnie des Charentes[1].

Les grandes Compagnies absorbèrent également des lignes enserrées dans leur réseau :

La Compagnie du Nord, 172 kilomètres;

La Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, 420 kilomètres (réseau des Dombes);

La Compagnie de l'Ouest, 66 kilomètres (ligne d'Alençon à Condé); 226 kilomètres (réseau de l'Eure).

Enfin, en 1883, toutes les lignes d'intérêt local concédées à la Compagnie du Nord furent incorporées dans le réseau d'intérêt général.

Quant à la dépense d'établissement des 2.187 kilomètres exploités au 31 décembre 1880, elle se décomposait ainsi :

	Francs.		Francs.
Pour l'État...............	24.600.000,	soit par kilomètre.	11.200
Pour les concessionnaires.	249.800.000	— —	114.100
Pour les départements, les communes et les particuliers....................	66.700.000	— —	30.500
TOTAL.......	341.100.000		155.800

Les prix kilométriques des lignes à voie large variaient entre 61.000 francs (prix minimum) et 226.000 francs (prix maximum).

Les lignes à voie étroite étaient alors très peu nombreuses; il n'y avait en exploitation que les suivantes :

		DÉPENSE KILOMÉTRIQUE. Francs.
Seine-et-Oise et Oise : *Beaumont-Persan à Hermes*	(31 kilomètres).	68.000
Meuse : *Haironville à Triaucourt*	(55 —).	47.000
Haute-Saône : *Gray à Gy*	(22 —).	169.000
Ain : *Marlieux à Châtillon*	(11 —).	61.000
TOTAL.....	119 kilomètres.	

En général, l'exploitation que les concessionnaires faisaient toujours à leurs risques et périls, puisque l'Etat et les départements n'intervenaient que pour allouer une subvention en capital, donnait des résultats insuffisants pour couvrir l'ensemble des charges de l'entreprise.

1. 527 kilomètres furent payés 114 millions.

Pour 2.105 kilomètres sur lesquels la statistique de 1880 fournit des indications :

	Francs.
Les recettes avaient été de	16.300.000
Les dépenses de	12.300.000
Le produit net de	4.000.000

Certaines lignes même (représentant ensemble 444 kilomètres) avaient donné un déficit d'exploitation.

La moyenne kilométrique ressortait :

	Francs.
Pour les recettes, à	7.600
Pour les dépenses, à	5.600
Pour le produit net, à	2.000

Ce produit net ne pouvait évidemment couvrir les intérêts du capital engagé par les concessionnaires, capital qui, ainsi qu'il a été dit plus haut, atteignait 114.100 francs en moyenne par kilomètre.

Le tableau ci-après, extrait du rapport de M. Georges Cochery, donne les résultats des lignes concédées en vertu de la loi de 1865.

Il permet de reconnaître qu'en 1890 les résultats de l'exploitation des trente-sept lignes construites en vertu de la loi de 1865, représentant une longueur moyenne annuelle de 1.421 kilomètres, se sont élevés à 9.500.000 pour les recettes et à 7.500.000 pour les dépenses ; le produit net ressortissant à 2 millions seulement, soit 1.374 francs par kilomètre, ne pouvait couvrir les intérêts du capital d'établissement[1].

L'Etat bénéficiait pour un seul réseau (celui des Ardennes) du partage des bénéfices et pour une somme modique de 4.946.

Onze lignes produisaient une perte totale de 249.933 francs, tandis que le surplus de kilomètres exploités (1.106 kilomètres) n'avait donné qu'un excédent de 2.202.307 francs.

Quant aux tramways, cette dénomination ne s'appliquait encore qu'aux lignes urbaines ou suburbaines à traction de chevaux, sans subvention de l'Etat, du département ou des communes.

La longueur de tramways concédés avant la loi de 1880 était de 616 kilomètres.

1. La *Statistique des chemins de fer français* (*Documents principaux ou documents divers*) donne également les résultats de l'exploitation, d'après la longueur kilométrique. La répartition des lignes, d'après la loi qui les régit (loi de 1865 ou loi de 1880), n'apparait que dans le classement des lignes par concessionnaires. Pour déterminer les résultats de l'exploitation ou les dépenses d'établissement des lignes de 1865, il faut combiner deux ou trois tableaux différents.

Aussi a-t-il paru plus simple de se servir du tableau inséré dans le rapport de M. Georges Cochery.

CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL PLACÉS SOUS LE RÉGIME DE LA LOI DE 1865.
Résultats de l'exploitation en 1890.

DÉSIGNATION DES CHEMINS	LONGUEURS MOYENNES EXPLOITÉES en 1890 (1, 2)	TOTAL GÉNÉRAL des RECETTES	TOTAL GÉNÉRAL des DÉPENSES	PRODUIT NET total	RAPPORT P. 100 DE LA DÉPENSE à la recette d'exploitation	PRODUIT NET kilométrique
	kilom.	francs	francs	francs	0/0	francs
Compagnie d'Orléans à Châlons.	236	1.770.067	1.510.615	259.452	79,7	1.099
Chemins de l'Hérault	126	939.659	825.339	114.320	87,8	907
Mamers à Saint-Calais........	77	252.219	278.197	— 25.978	110,3	— 337
Compagnie de l'Est...........	33	156.324	194.457	— 38.133	123,6	— 1.155
Achiet à Bapaume............	32	354.378	199.209	155.169	52,1	4.849
Rouen au Petit-Quévilly	2	57.845	50.810	7.035	87,8	3.517
Avricourt à Blamont et Cirey.	18	168.426	106.000	62.426	64,8	3.412
Magny à Chars	12	140.123	120.977	19.146	73,1	1.595
Rambervilliers à Charmes.....	28	188.780	118.822	69.958	62,9	2.498
Barbezieux à Châteauneuf....	19	91.497	73.423	18.074	80,2	951
Société nouvelle des chemins de fer des Bouches-du-Rhône.	44	223.950	178.150	45.800	71,1	1.041
Saint-Quentin à Guise........	40	585.118	310.740	274.378	47,9	6.859
Lyon à Fourvières et Saint-Just (funiculaire)............	1	270.513	99.256	171.257	34,4	171.257
Caen à la mer...............	28	418.627	256.374	162.253	61,2	5.795
Vertaizon à Billom	9	55.004	63.681	— 8.677	115,7	— 964
Paris à Orléans (lignes de la Sarthe).........	54	243.720	314.305	— 70.585	111,7	— 1.307
Rhône (Sathonay à Trévoux)...	19	160.079	132.329	27.750	81,5	1.460
Boisleux à Marquion..........	26	171.337	119.602	51.735	70,1	1.990
Compagnie générale des Chemins de fer vicinaux (Gray à Gy et prolongements)....	* 22	56.402	70.492	— 14.090	124,9	— 640
Bayonne à Biarritz...........	8	206.509	145.123	61.386	73,4	7.673
Anvin à Calais..............	* 94	238.716	270.933	— 32.217	111,0	— 343
Marlieux à Châtillon-sur-Chalaronne..................	* 11	35.145	26.355	8.790	80,0	799
Velu-Bertincourt à Saint-Quentin.........	52	370.042	233.632	136.410	65,6	2.623
Crécy-Mortiers à La Fère.....	21	124.984	77.578	47.406	56,5	2.257
Hermes à Beaumont..........	* 31	163.289	95.600	67.689	56,7	2.184
Est de Lyon.................	94	799.094	543.900	255.194	68,8	2.715
Cours à Saint-Victor..........	13	131.857	79.354	52.503	60,2	4.039
Naix-Menaucourt à Guë-Ancerville	36	196.295	196.211	84	99,9	2,3
Compagnie des tramways de la Sarthe. — Le Mans au Grand-Lucé	* 31	114.301	79.837	34.464	78,8	1.112
Compagnie des tramways de la Sarthe. — Ballon à Antoigné.	* 7	2.264	7.483	— 5.219	329,4	— 746
Compagnie du Médoc : Castelnau à Margaux....	9	21.469	33.802	— 12.333	157,4	— 1.370
Miramas à Port-de-Bouc......	25	146.180	93.730	52.450	64,1	2.090
Chemins de fer des Ardennes.	15	126.717	110.753	15.964	87,9	1.064
La Teste à l'Etang-de-Cazaux..	13	16.909	26.866	— 9.957	158,9	— 766
Monsecret à Chérencé-le-Roussel.......................	8	36.008	45.678	— 9.670	126,8	— 1.209
Haironville à Triaucourt......	* 61	173.277	196.351	— 23.074	114,2	— 378
37 lignes. ENSEMBLE	1.355	9.207.124	7.285.964	1.921.160	79,4	+ 1.417

1 Y compris les parcours communs avec les chemins d'intérêt général.
2 Les lignes précédées d'un astérisque sont à voie étroite.

CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL PLACÉS SOUS LE RÉGIME DE LA LOI DE 1865.

Résultats de l'exploitation en 1898 (chiffres provisoires) [1].

DÉSIGNATION DES CHEMINS	LONGUEURS MOYENNES exploitées en 1898	TOTAL GÉNÉRAL des RECETTES	TOTAL GÉNÉRAL des DÉPENSES	PRODUIT NET TOTAL	RAPPORT p. 100 de la DÉPENSE à la RECETTE d'exploitation	PRODUIT NET KILOMÉTRIQUE
		francs	francs	francs	0/0	francs
Pont-Maugis à Raucourt	8	32.016	79.130	— 47.114	247	— 5.889
Remiremont à Cornimont	24	196.064	185.435	10.629	94	443
La Flèche à la Suze et à Sablé	54	358.447	346.558	11.889	97	220
Saint-Chinian à Montbazin; Agde à Mèze; Montpellier à Rabieux; Montpellier à Palavas	196	1.827.747	1.467.852	359.895	80	1.836
Mamers à Saint-Calais	77	382.382	330.267	52.115	86	677
Achiet à Bapaume et à Marcoing	32	360.343	173.751	186.592	48	5.430
Rouen à Petit-Quevilly	2	65.280	64.619	661	99	331
Avricourt à Cirey	18	164.631	107.223	57.408	65	3.189
Magny à Chars	12	172.937	172.248	689	99	57
Rambervillers à Charmes	28	201.882	135.687	66.195	67	2.364
Société nouvelle des chemins de fer des Bouches-du-Rhône	44	281.024	200.741	80.283	71	1.825
Saint-Quentin à Guise	47	569.005	315.143	253.862	55	5.401
Lyon à Fourvière et à Saint-Just	1	315.862	102.317	213.545	32	213.547
Caen à Courseulles et raccordement	28	420.488	310.173	110.315	74	3.940
Vertaizon à Billom	9	58.230	70.112	— 11.882	120	— 1.320
Boisleux à Marquion	26	189.683	126.244	63.439	67	2.440
Gray à Gy et à Bucey-lès-Gy	* 22	62.631	46.172	16.459	74	748
Bayonne à Biarritz	8	291.761	135.430	156.331	47	19.541
Anvin à Saint-Pierre-lès-Calais	* 94	366.813	272.295	94.518	74	1.005
Marlieux à Châtillon-sur-Chalaronne	* 11	38.199	30.527	7.672	80	698
Vélu-Bertincourt à Saint-Quentin	52	406.492	239.705	166.787	59	3.207
Crécy-Mortiers à la Fère	21	128.739	75.285	53.454	58	2.545
Hermes à Beaumont-Persan	31	156.016	112.600	43.416	72	1.401
Est de Lyon	94	1.199.835	666.625	533.210	56	5.673
Cours à Saint-Victor	13	167.777	114.227	53.550	68	4.119
Naix-Menancourt à Guë-Ancerville et embranchements	36	293.279	234.104	59.175	80	1.644
Miramas à Port-de-Bouc	25	188.411	129.215	59.196	69	2.367
Montsecret à Chérencé-le-Roussel	8	58.553	54.463	4.090	93	511
Réseau des Ardennes	15	169.226	137.222	32.004	81	2.134
La Teste à l'Etang-de-Cazaux	13	20.038	29.148	- 9.110	145	— 701
31 lignes. ENSEMBLE	1.049	9.143.791	6.464.518	2.679.273	2.457	2.554

NOTA. — Les lignes précédées d'un astérisque sont à voie étroite.

1. **Note du traducteur.** — Ces chiffres, donnés en partie par l'Administration des Travaux publics, font connaître les résultats au 31 décembre 1898.

En.............	1894 [1]	1898 [1]
Avec une longueur moyenne exploitée de..........................	1.054 kilom.	1.049 kilom.
appartenant à des Compagnies......	29	72
et à des Départements.............	4	4
Les recettes brutes s'élevèrent à.....	8.297.719 francs	8.143.791 francs
Les dépenses à....................	6.143.446	6.464.518
Par conséquent, le produit net fut de	2.154.273	2.679.273
soit par kilomètre..................	2.044	2.555
Les frais d'établissement de ces chemins de fer d'une longueur de....	1.019 kilom.	1.000 kilom.
avaient atteint....................	140.264.868 francs	138.718.248 francs
ou par kilomètre..................	137.650	138.718

Ces frais se décomposaient ainsi :

	Francs.	Francs.
Part de l'État......................	12.565.774	12.172.550
Subventions des départements, des communes ou des particuliers....	37.509.000	46.750.247
Capitaux fournis par les concessionnaires.........................	90.190.094	79.795.471
Pour servir au taux de 5 % l'intérêt et l'amortissement du capital réellement dépensé, il aurait fallu un produit net kilométrique de.......	4.425	3.990
Au taux de 4 %, ce produit net devrait encore atteindre................	3.540	3.192

Ces deux chiffres sont bien supérieurs aux résultats de 1894 et de 1898.

1. On a laissé de côté deux Compagnies, la Société des Chemins de fer Economiques (ligne de Nizan à Sore) et la Compagnie Meusienne (ligne de Haironville-Triaucourt), parce que la Statistique officielle n'établit pas séparément les résultats d'exploitation des parties de leurs réseaux concédés en vertu de la loi de 1865. De même, le chiffre afférent aux résultats de l'exploitation de la Compagnie Est de Lyon comprend les résultats des 3 kilomètres, régis par la loi de 1880.

Le mécompte de la loi de 1865 avait arrêté l'extension du réseau d'intérêt local; le réseau diminuait même d'une *façon inquiétante, au lieu d'augmenter*. La loi de 1880, en garantissant aux capitaux engagés un intérêt raisonnable, réveilla les entrepreneurs; et les capitalistes, retrouvant la sécurité, se montrèrent disposés à créer de nouveaux débouchés; de tous côtés on vit surgir de nouvelles et importantes Compagnies secondaires, telles que la Société des Chemins de fer économiques et la Compagnie des Chemins de fer départementaux, dont le but était de construire des chemins de fer « *à bon marché* », en réduisant autant que possible les frais d'établissement et d'exploitation. Les grandes Compagnies elles-mêmes, et en particulier celle de l'Est, entreprirent de nombreuses lignes d'intérêt local.

En peu de temps, aux 307 kilomètres concédés en vertu de la loi de 1865, et passés sous le régime de la loi de 1880, vinrent s'ajouter de nouvelles voies ferrées dont l'ensemble formait, au 31 décembre 1898, un réseau secondaire de 5.694 kilomètres, dont 4.280 en exploitation.

La durée des concessions était de trente, cinquante, soixante-quinze ans, mais le plus souvent de quatre-vingt-dix-neuf ans [1].

Quant aux frais d'établissement, ils ont diminué progressivement.

Le tableau suivant donne les dépenses moyennes d'établissement des chemins de fer d'intérêt local [2].

ANNÉES	CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL	
	LONGUEUR totale exploitée au 31 décembre	DÉPENSE KILOMÉTRIQUE moyenne
	kilomètres	francs
1880	2.189	155.818
1881	2.112	155.769
1886	1.870	128.214
1891	3.286	110.008
1892	3.259	100.956
1893	3.562	96.869
1894	3.730	96.526
1895	3.889	96.525
1896	4.060	95.162
1897	4.202	91.815
1898	4.234	91.247

D'après le rapport de M. Georges Cochery, le coût kilométrique moyen, calcul fait sur les 1.405 kilomètres ouverts en 1891, ressort à 88.000 francs.

1. **Note du traducteur.** — La tendance actuelle est de limiter la durée à soixante-quinze ans. Pour beaucoup de lignes on a fait coïncider l'expiration de leurs concessions avec celles des grandes Compagnies, c'est-à-dire vers 1960.

2. Pour 1880, dernière année d'application de la loi de 1865; pour 1881, première année d'application de la loi de 1880; et ensuite pour l'année 1886, et les années 1891 à 1898.

Le relevé ci-après indique les prix maxima et minima d'établissement.

	DÉPARTEMENTS	COUT KILOMÉTRIQUE
Lignes les plus chères :	Rhône	161.000
	Var	152.192
	Vosges	143.333
	Haute-Marne	130.137
	Seine-et-Oise	126.000
Lignes les moins chères:	Landes	50.584
	Indre-et-Loire	56.097
	Marne	57.155
	Sarthe	57.447

Quelques lignes sont néanmoins d'un prix plus élevé, notamment le funiculaire de Lyon ou les chemins de fer à crémaillère.

M. Georges Cochery a voulu comparer les dépenses d'établissement en France, en Allemagne, en Belgique. Il a étudié deux périodes : 1881 à 1890 et 1886 à 1890.

		FRANCE		ALLEMAGNE (1)		BELGIQUE (2)
		1881 à 1890	1886 à 1890	1881 à 1890	1886 à 1890	1886 à 1890
		francs	francs	francs	francs	francs
Lignes à voie normale :	Prix maximum	160.418	144.643	120.150	86.460	»
	Prix minimum	135.732	135.732	72.380	72.380	»
	Prix moyen	147.812	140.502	86.900	77.870	»
Lignes à voie étroite :	Prix maximum	84.431	81.318	(a) 82.900	(b) 67.160	39.532
	Prix minimum	68.439	73.698	62.360	62.360	29.970
	Prix moyen	75.506	76.724	70.095	64.690	36.069

Ainsi, pendant les cinq dernières années, le prix de revient moyen du kilomètre de ligne d'intérêt local à voie normale a été, en Allemagne,

1. Voie étroite de 0m,60, 0m,75, 0m,90, 1 mètre.

2. La Société nationale des Chemins de fer vicinaux belges a été instituée par la loi du 24 juin 1885. Les deux premières lignes ont été ouvertes à la fin de 1885. Le réseau des chemins de fer vicinaux belges, d'une longueur de 773 kilomètres, est à voie de 1 mètre, à l'exception de 179 kilomètres, dont l'écartement des rails est de 1m,067.

		Francs.
(*a*) Pour la voie de 1 mètre seulement établie en accotement:	Prix maximum	76.500
	— minimum	38.300
	— moyen	58.130
(*b*) Pour la voie de 1 mètre seulement établie en accotement :	— Prix maximum	65.900
	— minimum	53.500
	— moyen	59.840

de 78.870 francs, et en France de 140.502 francs! Pour les lignes à voie de 1 mètre, ce prix a été de 36.069 francs en Belgique, de 59.840 francs en Allemagne, et de 76.724 francs en France.

Les résultats de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt local, régis par la loi de 1880, sont réunis dans le tableau ci-après.

RÉSULTATS DE L'ANNÉE 1890.

COMPAGNIES NOTA. — Les lignes précédées d'un astérisque sont à voies étroites.	LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE	RECETTES	DÉPENSES	PAR KILOMÈTRE RECETTES	DÉPENSES	PRODUIT net
Société générale des Chemins de fer économiques [1] :	kilom.	francs	francs	francs	francs	francs
Nizan à Sore et à Luxey, Lesparre à Saint-Symphorien, Hostens à Beautiran, et raccordement du port de Beautiran, Lacanau à Bordeaux (Gironde, Landes).........................	260	1.135.066	991.224	4.366	3.812	574
Saint-André-de-Cubzac à Saint-Ciers-la-Lande (Gironde)................	51	148.014	195.963	2.846	3.769	— 923
Gudmont à Rimaucourt (Haute-Marne).	21	64.049	88.469	3.050	4.213	— 1.163
* Valmondois à Epiais-Rhus (Seine-et-Oise).........................	13	30.726	79.128	2.364	6.087	— 3.723
* Moulins à Cosne-sur-l'Œil (Allier)..	57	230.596	208.567	4.046	3.659	387
* Varennes-sur-Allier à Bézenet (Allier)	65	154.217	253.205	2.373	3.895	— 1.522
* Noyelles au Crotoy (Somme).......	7	19.439	20.449	2.777	2.921	— 144
* Saint-Valéry à Cayeux (Somme)....	12	30.613	33.010	2.551	2.751	— 200
* Bourges à Dun-sur-Auron (Cher)...	34	66.469	108.257	1.955	3.184	— 229
* Doullens à Beauquesne, Albert à Ham, Albert à Montdidier, Offroy-Voyennes à Ercheu (Somme).......	162	474.568	446.152	3.143	2.955	188
ENSEMBLE..................	682	2.353.757	2.424.424	3.503	3.608	— 105
Compagnie des Chemins de fer départementaux :						
Valognes vers Barfleur (Manche).....	44	131.945	203.956	2.999	4.635	— 1.636
* Port-Boulet à Châteaurenault (Indre-et-Loire)......................	104	135.458	247.313	1.302	2.378	— 1.076
* Laroche à l'Isle-sur-Serein (Yonne).	75	144.682	212.977	1.929	2.840	— 911
* Montereau à Château-Landon (Seine-et-Marne)........................	51	166.945	167.088	3.273	3.276	— 3
* La Ferté-sous-Jouarre à Montmirail (Marne, Seine-et-Marne)...........	45	83.852	122.666	1.863	2.726	— 863
* Le Grand-Pressigny à Esvres-sur-Indre (Indre-et-Loire)..............	52	68.741	127.304	1.322	2.448	— 1.126
* Ligueil à Montrésor (Indre-et-Loire).	41	51.732	99.144	1.262	2.418	— 1.156
* Angoulême à Rouillac (Charente)...	37	86.159	106.177	2.329	2.870	— 541
ENSEMBLE	449	869.514	1.286.625	1.937	2.866	— 929
Société des Chemins de fer du Cambrésis :						
* Denain au Catelet (Nord, Aisne)....	24	67.873	67.284	2.828	2.804	24
A reporter............	1.155	3.291.144	3.778.333	»	»	»

1. Y compris les 31 kilomètres de la ligne Nizan à Sore, placée sous le régime de la loi de 1865.

COMPAGNIES NOTA. — Les lignes précédées d'un astérisque sont à voie étroite.	LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE	RECETTES	DÉPENSES	PAR KILOMÈTRE		
				RECETTES	DÉPENSES	PRODUIT NET
	kilom.	francs	francs	francs	francs	francs
Report	1.155	3.291.144	3.778.333	»	»	»
Société du Chemin de fer :						
* d'Etival-Clairefontaine à Senones et raccordement (Vosges)	9	115.578	82.035	12.842	9.115	3.727
Ville de Langres :						
* Langres - Marne à Langres - Ville (Haute-Marne) (crémaillère)	1	59.363	51.589	59.363	51.589	7.774
Compagnie Meusienne :						
* Bar-le-Duc à Vaubecourt et Rembercourt-aux-Pots à Clermont-en-Argonne (Meuse)	57	81.300	117.129	1.426	2.055	— 629
Compagnie des Tramways de la Sarthe :						
* Le Mans à St-Denis d'Orques (Sarthe)	47	126.436	103.542	2.690	2.203	487
Département d'Indre-et-Loire :						
Ligré-Rivière à Richelieu	16	50.771	60.662	3.173	3.791	— 618
Département du Rhône :						
* Fourvières et Ouest-Lyonnais (Rhône)	31	223.611	162.473	7.213	4.890	2.323
Société des Chemins de fer régionaux des Bouches-du-Rhône :						
Fonvielle à Salon, la Ciotat (gare à la ville), Saint-Remy à Orgon, Barbantane à Orgon, Eyguières à Peyrolles	133	243.846	530.712	1.833	3.990	— 2.157
Société des Batignolles :						
Gerzat à Maringues (Puy-de-Dôme)	20	112.729	77.294	5.636	3.865	1.771
* Riom à Volvic (Puy-de-Dôme)	18	18.599	57.237	1.162	3.577	— 2.415
Société des Chemins de fer des Landes :						
Sabre à Mimizan, Morcenx à Mézos et à Uza, Pissos à Parentis, Tartas à Castets et à Linxe (Landes)	157	204.549	135.757	2.087	1.385	702
Sud de la France :						
* Saint-Raphaël à Hyères (Var)	83	100.781	216.296	1.938	4.160	— 2.222
TOTAL	1.727	4.628.707	5.373.059	2.181	3.161	— 350

Chemins de fer d'intérêt local placés sous le régime de la loi de 1880.

RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION EN 1898 (*chiffres provisoires*) (*a*).

DÉSIGNATION DES CHEMINS	LONGUEURS MOYENNES exploitées en 1898	TOTAL GÉNÉRAL des RECETTES	TOTAL GÉNÉRAL des DÉPENSES	PRODUIT NET TOTAL	RAPPORT p. 100 de la DÉPENSE à la RECETTE d'exploitation	PRODUIT NET kilométrique
	kilom.	francs	francs	francs	0/0	francs
Société des Chemins de fer économiques.						
Nizan à Sore[1], Sore à Luxey; Saint-André-de-Cubzac à Saint-Ciers-la-Lande; Lesparre à Saint-Symphorien; Lacanau à Bordeaux: Hostens à Beautiran (Gironde, Landes).	312	1.490.167	1.122.000	368.167	75	1.180
Moulins à Cosne-sur-l'Œil; Varennes-sur-Allier à Bezenet; Bezenet à Commentry; Commentry à Chambouchard; Chantelle à Ebreuil.	182	699.047	574.000	125.047	82	876
Bourges à Dun-sur-Auron et à Laugère.	56	143.646	142.000	1.646	99	29
Gudmont à Rimaucourt.	21	95.867	82.000	13.867	86	660
Valmondois à Marines..................	32	81.199	55.000	26.199	68	1.191
Noyelles au Crotoy; Saint-Valéry à Cayeux; Albert à Ham; Matigny à Ercheu; Albert à Montdidier; Doullens à Albert; Amiens à Beaucamps-le-Vieux; Abbeville à Dompierre-sur-Authie; Noyelles à Forest-l'Abbaye (Somme)............	301	1.191.826	1.026.000	165.826	86	552
Compagnie de Chemins de fer départementaux.						
Valognes vers Barfleur et embranchements (Manche)........................	44	191.906	226.904	— 34.998	118	— 795
Angoulême à Rouillac; Rouillac à Matha (Charente, Charente-Inférieure)...	63	183.076	181.946	1.130	99	18
Port-Boulet à Châteaurenault; Ligueil à Montrésor; le Grand-Pressigny à Esvres-sur-Indre.......................	197	341.872	528.544	—186.672	155	— 947
La Ferté-sous-Jouarre à Montmirail; Montereau à Château-Landon et embranchements.........................	97	272.429	314.717	— 42.288	116	— 436
Laroche à l'Isle-sur-Serein (Yonne)......	75	209.428	220.396	— 10.968	105	— 147
Digoin à Etang..........................	53	196.020	159.888	36.132	82	681
Sud de la France.						
Hyères à Fréjus-Saint-Raphaël..........	83	340.676	364.281	— 23.605	107	— 284
A reporter..............	1.516	5.437.159	4.997.676	439.483	»	»

[1] La ligne de Nizan à Sore (31 kilomètres) est placée sous le régime de la loi de 1865; mais les chiffres des recettes et des dépenses d'exploitation qui s'y rapportent ne sont pas fournis séparément et sont confondus avec ceux de l'ensemble du réseau.

(*a*) **Note du Traducteur.** — Renseignements fournis en partie par l'Administration des Travaux publics.

DÉSIGNATION DES CHEMINS	LONGUEURS MOYENNES exploitées en 1898	TOTAL GÉNÉRAL des RECETTES	TOTAL GÉNÉRAL des DÉPENSES	PRODUIT NET TOTAL	RAPPORT p. 100 de la DÉPENSE à la RECETTE d'exploitation	PRODUIT NET kilométrique
	kilom.	francs	francs	francs	0/0	francs
Report	1.516	5.437.159	4.997.676	439.483	»	»
Ouest-Lyonnais.						
Lyon (Saint-Just) à Vaugneray; Craponne à Mornant; Raccordement avec le réseau P.-L.-M.	33	257.617	167.679	89.938	65	2.726
Compagnie Meusienne.						
Haironville à Triaucourt[1]; Bar-le-Duc à Vaubecour; Rembercourt-aux-Pots à Clermont-en-Argonne; Beauzée à Verdun.	156	379.218	372.742	6.476	98	42
Compagnie des Tramways de la Sarthe.						
Le Mans au Grand-Lucé; Le Grand-Lucé à la Chartre; Ballon à la Forge d'Antoigné; Le Mans à Saint-Denis-d'Orques; Le Mans à Saint-Cosme-de-Vair; Le Mans à Cérans-Foulletourte; Foulletourte à Mayet; Mamers à la Ferté-Bernard.	206	561.535	506.014	55.521	90	270
Régionaux des Bouches-du-Rhône.						
Fontvielle à Salon; Barbentane à Orgon; Saint-Rémy à Orgon; La Ciotat (gare) à la Ciotat (ville); Eyguières à Meyrargues.	133	450.613	565.698	—115.085	126	— 865
Société des Chemins de fer du Cambrésis.						
Denain au Catelet; Saint-Quentin au Catelet.	79	402.070	280.931	121.139	70	1.533
Réseau de la Camargue.						
Arles-Trinquetaille au Salin-de-Giraud; Arles-Trinquetaille aux Saintes-Maries.	72	472.943	278.494	194.449	59	2.700
Dompierre-sur-Besbre à la Palisse	43	172.905	164.488	8.417	95	196
Société des Batignolles.						
Gerzat à Maringues; Riom à Volvic	38	155.556	146.573	8.983	94	231
Etival-Clairefontaine à Senones	9	148.176	120.880	27.296	82	3.033
Compagnie de l'Anjou.						
Angers à Noyant; Saumur à Cholet	147	349.218	319.500	29.718	91	202
Lens à Frevent	54	207.414	194.919	12.495	94	231
Aire à Fruges; Rimeux-Gournay à Berck.	88	328.915	272.295	56.620	83	644
Milly à Formerie; Noyon à Guiscard; Embranchement sur Lassigny.	58	167.230	166.939	291	100	5
A reporter	2.632	9.490.569	8.554.828	935.741	»	»

1. La ligne d'Haironville à Triaucourt (61 kilomètres) est placée sous le régime de la loi de 1865; mais les chiffres des recettes et des dépenses d'exploitation qui s'y rattachent n'ont pas été fournis séparément et sont confondus avec ceux de l'ensemble du réseau.

DÉSIGNATION DES CHEMINS	LONGUEURS MOYENNES exploitées en 1898	TOTAL GÉNÉRAL des RECETTES	TOTAL GÉNÉRAL des DÉPENSES	PRODUIT NET TOTAL	RAPPORT p. 100 de la DÉPENSE à la RECETTE d'exploitation	PRODUIT NET kilométrique
	kilom.	francs	francs	francs	0/0	francs
Report	2.632	9.490.569	8.554.828	935.741		
Compagnie de l'Anjou (suite).						
Nantes à Legé	44	173.181	132.075	41.106	76	934
Estrées-Saint-Denis à Froissy	43	114.147	123.841	— 9.694	108	— 225
Bergues à Hazebrouck et embranchement sur Hondschootte.	43	159.139	91.114	68.025	57	1.582
Pont-de-la-Deule à Pont-à-Marq	29	133.615	108.683	24.932	81	870
Bussy à Ercheu	13	34.616	35.000	— 384	101	— 29
Maubeuge à Villers-Sire-Nicole	12	41.975	29.438	12.537	63	1.270
Bettechies à Hon et embranchement sur Bavai.	9	26.728	46.814	— 20.086	175	—2.232
Réseau du Finistère.						
Brest à Ploudalmézeau; Brest à Lannilis; Landerneau à Lesneven et à Plounéour-Trez; Douarnenez à Audierne.	102	419.946	239.700	180.246	57	—1.767
Réseau des Ardennes.						
Le Tremblois à Rocroi; Nouzon à Gespunsart; Raucourt à Vonziers avec embranchement de Châtillon à Buzancy; Wassigny à Signy-l'Abbaye.	75	221.276	234.113	— 12.837	106	— 172
Ligré-Rivière à Richelieu	16	63.328	68.456	— 5.128	108	— 320
Compagnie du Médoc.						
Castelnau à Margaux; Pauillac au Port-des-Pilotes.	10	27.102	40.680	— 13.578	150	—1.358
Réseau des Landes.						
Sabres à Mimizan; Morcenx à Mézos et embranchement; Pissos à Parentis; Tartas à Castets et à Linxe; Saint-Vincent-de-Tyrosse à Soustons.	169	599.563	319.349	280.214	53	1.658
Etrembières aux Treize-Arbres; Veyrier à Monnetier-Mornex.	9	103.237	69.153	34.084	64	4.121
Aix-les-Bains au Revard	9	81.618	40.078	41.540	49	4.616
Monte-Carlo à la Turbie	3	102.721	87.733	14.988	85	4.996
Aiguesvives-station à Aiguesvives-bourg.	2	23.602	26.111	— 2.509	111	—1.255
De la rue du Champ-de-Foire à la rue de la Côte (ville du Havre)	1	68.950	43.895	25.055	64	25.055
La Croix-Pâquet à la Croix-Rousse	1	300.399	137.084	163.315	46	163.315
Cauterets à la Raillère	2	41.230	19.341	21.889	47	10.945
A reporter	3.224	12.226.942	10.447.486	1.779.456	»	»

DÉSIGNATION DES CHEMINS	LONGUEURS MOYENNES exploitées en 1898	TOTAL GÉNÉRAL des RECETTES	des DÉPENSES	PRODUIT NET TOTAL	RAPPORT p. 100 de la DÉPENSE à la RECETTE d'exploitation	PRODUIT NET kilométrique
	kilom.	francs	francs	francs	$^0/_0$	francs
Report................	3.224	12.226.942	10.447.486	1.779.456	»	»
Réseau des Landes (suite).						
Rouen-Eauplet au plateau de Bonsecours.	1	41.869	29.728	12.141	71	12.168
Du pont Meynardier au Salon-du-Capucin (commune du Mont-Dore)........	1	21.573	2.925	18.648	14	18.648
Langres-ville à Langres-Marne..........	1	69.160	50.104	19.056	73	19.056
TOTAUX..................	3.227	12.359.544	10.530.243	1.829.301	4.184	566

	31 DÉCEMBRE 1894.	31 DÉCEMBRE 1898.
Le nombre des réseaux d'intérêt local était de....................................	32 [1]	**45**
La longueur moyenne exploitée, de.......	2.481 kilom.	**3.227** kilom.
Les dépenses totales s'étaient élevées à....	8.249.976 francs	**10.530.243** francs
Les recettes totales, à....................	9.391.528	**12.359.544**
Donnant un excédent d'exploitation de....	1.141.552 francs	**1.829.301** francs
Soit, par kilomètre......................	460 francs	**566** francs

La dépense totale de construction des lignes régies par la loi de 1880 était :

	31 DÉCEMBRE 1894. Francs.	31 DÉCEMBRE 1898. Francs.
De...........................	192.218.923	**247.622.147**
Soit, par kilomètre......................	79.881	**77.542**
L'Etat y avait participé pour...............	426.000 [2]	**1.223.750** [2]
Et les départements pour.................	19.497.802	**53.648.773**
Les concessionnaires avaient donc dépensé.	172.295.121	**192.749.624**
Soit, par kilomètre........................	71.611	**64.207**
A 5 $^0/_0$, l'intérêt de ce capital nécessiterait un produit net de.......................	3.581	**3.210**
A 4 $^0/_0$, un produit net de.................	2.864	**2.568**

En réalité, le produit net réalisé ne représentait pas plus de 13 à 15 $^0/_0$ de cet intérêt.

1. La moitié du réseau de la Compagnie Meusienne est soumise à la loi de 1865.

2. Contribution à la dépense de construction de 31 kilomètres de la ligne de Nizan à Saint-Symphorien (Landes), de 38 kilomètres de la ligne de Grand-Lucé à La Chartre (Sarthe) et de 61 kilomètres de la ligne d'Haironville à Triaucourt (Ardennes) (426.000 + 394.083 + 403.667).

Les résultats des tramways et des lignes d'intérêt local étaient fort peu satisfaisants, ainsi qu'il ressort des tableaux ci-après.

I. — Lignes d'intérêt local.

LIGNES D'INTÉRÊT LOCAL RÉGIES PAR LA LOI DE 1880	ANNÉES	LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE	CAPITAL D'ÉTABLISSEMENT	PAR KILOMÈTRE — RECETTE BRUTE	PAR KILOMÈTRE — DÉPENSES D'EXPLOITATION	PAR KILOMÈTRE — PRODUIT NET
		kilom.	francs	francs	francs	francs
(*g*) Ligré-Rivière à Richelieu	1884	5	1.193.085	852	1.113	— 261
	1885	16	1.375.678	3.018	4.202	— 1.184
	1886	16	1.076.758	3.197	4.246	— 1.049
	1887	16	1.079.977	2.448	3.936	— 899
	1888	16	1.107.927	2.776	3.850	— 854
	1889	16	1.110.783	3.075	3.788	— 713
	1890	16	1.114.434	3.273	3.791	— 518
	1891	16	1.117.725	3.604	3.860	— 256
	1892	16	1.120.874	3.944	3.812	132
	1893	16	1.121.014	3.870	3.805	65
	1894	16	1.122.775	4.068	4.028	40
	1895	16	1.119.287	4.227	4.016	211
	1896	16	1.130.109	4.248	4.345	— 97
	1897	16	1.134.449	4.142	4.274	— 132
	1898	16	1.134.449	3.958	4.278	— 320
Castelnau à Margaux-Pauillac à Port-des-Pilotes	1884	7	422.734	2.459	3.105	— 546
	1885	9	422.734	2.653	3.492	— 839
	1886	9	422.734	2.407	3.823	— 1.416
	1887	9	412.322	2.362	4.046	— 1.684
	1888	10	438.000	2.909	3.270	— 351
	1889	10	438.000	2.530	3.616	— 1.086
	1890	10	422.879	2.311	3.601	— 1.290
	1891	10	422.879	2 252	3.587	— 1.335
	1892	10	451.875	2.399	3.645	— 1.246
	1893	10	451.875	2.544	4.026	— 1.482
	1894	10	451.875	2.715	4.902	— 2.187
	1895	10	451.875	2.566	6.051	— 3.485
	1896	10	451.875	2.414	4.425	— 1.911
	1897	10	451.875	3.128	4.063	— 935
	1898	10	451.875	2.710	4.680	— 1.358
(*g*) Etival à Senones	1885	5	1.202.680	12.956	6.036	6.920
	1886	5	1.225.000	11.427	5.950	5.477
	1887	9	1.280.000	11.769	6.371	5.392
	1888	9	1.280.000	11.836	5.837	5.999
	1889	9	1.287.000	12.103	5.883	6.226
	1890	9	1.291.222	12.644	6.285	6.359
	1891	9	1.292.776	13.686	6.775	6.911
	1892	9	1.292.562	13.815	5.521	8.297
	1893	9	1.300.000	15.087	6.333	8.754
	1894	9	1.300.000	15.753	8.808	6.945
	1895	9	1.300.000	14.276	8.203	6.044
	1896	9	1.300.000	14.603	7.656	6.947
	1897	9	1.300.000	16.362	8.666	7.696
	1898	9	1.300.000	16.464	13.431	3.033

NOTA. — Les lignes précédées d'un astérisque sont à voie étroite. — La lettre *g* indique que la ligne jouit de la garantie du Trésor.

LIGNES D'INTÉRÊT LOCAL RÉGIES PAR LA LOI DE 1880	ANNÉES	LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE	CAPITAL D'ÉTABLISSEMENT	PAR KILOMÈTRE RECETTE BRUTE	DÉPENSES D'EXPLOITATION	PRODUIT NET
		kilom.	francs	francs	francs	francs
(g) Société des Economiques : Réseau des Landes de la Gironde........	1885	142	11.721.870	1.672	5.024	— 2.352
	1886	217	20.397.848	2.277	3.858	— 1.581
	1887	260	20.297.848	3.189	3.814	— 625
	1888	274	22.827.000	3.684	3.867	— 183
	1889	286	18.359.966	4.172	3.872	300
	1890	311	20.578.299	4.112	3.805	307
	1891	312	20.647.015	4.391	3.805	586
	1892	312	24.966.360	5 057	3.805	1.282
	1893	312	24.985.360	4.609	3.805	803
	1894	312	24.984.995	5.021	3.249	1.772
	1895	312	23.399.566	4.947	3 450	1.497
	1896	312	23.815 440	4.986	3.056	1.930
	1897	312	23.674.175	5.586	3.578	1.988
	1898	312	23.674.175	4.776	3.596	1.180
(*g) Compagnie des Départementaux : Réseau d'Indre-et-Loire..........	1885	73	5.204.000	1.193	2.318	— 1.125
	1886	104	5.204.000	1.197	2.390	— 1.193
	1887	104	5.204.000	1.131	2.338	— 1.207
	1888	194	5.304.000	1.242	2.355	— 1.113
	1889	165	10.665.000	1.284	2.264	— 980
	1890	197	10 876.762	1.299	2.404	— 1.105
	1891	197	10.950.275	1.412	2.274	— 862
	1892	197	10.823.809	1.545	2.037	— 492
	1893	197	10.720.045	1.639	2.717	— 1.078
	1894	197	10.765.843	1.614	2.365	— 751
	1895	197	11.168.173	1.716	2 320	— 604
	1896	197	11.206.766	1.801	2.501	— 700
	1897	197	10.849.898	1.732	2.498	— 766
	1898	197	11.029.817	1.735	2.682	— 947
(* g) Société des Économiques : Réseau de l'Allier................	1886	2	5.735.000	1.839	4.166	— 2.327
	1887	57	5.735.000	2.435	3.907	— 1.482
	1888	85	5.925.607	2.902	3.900	— 998
	1889	102	8.504.988	2.928	3.829	— 901
	1890	122	8.931.413	3.154	3.785	— 631
	1891	145	12.137.116	2.575	3.751	— 1.176
	1892	178	14 661.053	3 050	3.398	— 348
	1893	182	14.237.453	3.328	3.727	— 399
	1894	182	14.208.714	3.549	3.138	411
	1895	182	14.850.893	3.825	3.340	485
	1896	182	14.852.635	3.954	3.039	915
	1897	182	14.743.343	3.814	3.158	656
	1898	182	14.743.343	3.840	3.153	687
(* g) Société des Économiques : Valmondois à Marines..............	1886	7	1.672.000	2.617	6.000	— 3.383
	1887	13	1.672.000	2.066	6.087	— 4.021
	1888	13	1.601.403	2.401	6.000	— 3.599
	1889	13	1.648.517	2.665	6 087	— 3.422
	1890	13	1.886.316	2.748	6.087	— 3.339
	1891	14	2.028.259	3.820	6.210	— 2.990
	1892	22	1.931.430	2.507	5.052	— 2.545
	1893	22	1.931.430	2.709	5.052	— 2.342
	1894	22	1.931.430	2.892	2.967	— 75
	1895	22	2.113.176	2.817	3.000	— 183
	1896	22	2.113.176	3.561	3.036	525
	1897	22	2.102.330	3.485	2.531	954
	1898	22	2.102.330	3.727	2.536	1.191

LIGNES D'INTÉRÊT LOCAL RÉGIES PAR LA LOI DE 1880	ANNÉES	LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE	CAPITAL D'ÉTABLISSEMENT	PAR KILOMÈTRE		
				RECETTE BRUTE	DÉPENSES D'EXPLOITATION	PRODUIT NET
		kilom.	francs	francs	francs	francs
	1886	31	3.081.000	2.715	4.455	— 1.740
	1887	44	3.081.000	2.378	4.502	— 2.124
	1888	44	4.021.600	2.620	4.502	— 1.882
	1889	44	5.601.107	2.782	4.486	— 1.704
	1890	44	5.628.250	2.999	4.636	— 1.637
	1891	44	5.628.250	3.205	3.657	— 452
(*g*) Compagnie des Départementaux :	1892	44	5.601.932	3.748	4.246	— 498
Valognes à Barfleur...............	1893	44	5.419.836	4.323	4.161	162
	1894	44	5.349.075	4.295	4.849	— 554
	1895	44	5.356.784	4.266	4.930	— 666
	1896	44	5.362.549	4.251	4.267	— 16
	1897	44	4.744.897	4.291	4.707	— 416
	1898	44	4.744.897	4.361	5.156	— 795
	1886	9	5.000.000	10.700	4.911	5.789
	1887	25	5.000.000	6.972	4.024	2.948
	1888	31	4.990.441	6.891	4.364	2.527
	1889	31	4.990.441	7.253	5.003	2.248
	1890	31	5.001.768	7.213	4.890	2.323
	1891	31	5.121.802	7.264	5.330	1.934
(* *g*) Compagnie de l'Ouest Lyonnais :	1892	31	5.121.802	7.434	5.282	2.152
Lyon à Vaugneray...............	1893	31	5.173.476	7.823	4.887	2.938
	1894	31	5.175.324	7.876	4.738	3.138
	1895	31	5.054.236	7.836	4.746	3.090
	1896	33	5.057.642	7.392	4.683	2.709
	1897	33	5.321.534	7.675	5.179	2.496
	1898	33	5.442.621	7.139	4.413	2.726
	1887	10	1.216.000	2.498	2.620	— 122
	1888	19	1.792.000	2.628	2.699	— 71
	1889	88	10.304.000	4.160	3.149	1.011
	1890	181	11.700.146	2.760	2.754	4
	1891	219	12.895.012	2.520	2.749	— 229
(* *g*) Société des Économiques :	1892	292	12.971.804	2.688	2.800	— 112
Réseau de la Somme..............	1893	301	12.971.804	2.919	2.876	43
	1894	301	18.933.918	3.356	3.161	195
	1895	301	17.000.858	3.301	3.346	— 45
	1896	301	17.004.900	3.497	3.156	341
	1897	301	18.580.035	3.783	3 417	366
	1898	301	18.530.100	3.972	3.420	552
	1887	8	2.020.000	1.886	4.299	— 2.413
	1888	21	2.133.000	2.064	4.060	— 1.296
	1889	21	2.365.000	2.853	5.060	— 1.207
	1890	21	2.365.546	3.242	4.213	— 971
	1891	21	2.365.546	3.798	4.365	— 567
(*g*) Société des Économiques : Gud-	1892	21	2.365.546	4.283	4.365	— 82
mont à Rimaucourt...............	1893	21	2.365.546	5.579	4.365	1.214
	1894	21	2.365.546	5.813	4.303	1.510
	1895	21	2.363.546	5.535	4.210	1.325
	1896	21	2.365.546	5.785	3.214	2.571
	1897	21	2.365.546	5.769	3.931	1.838
	1898	21	2.365.546	4.565	3.905	660

LIGNES D'INTÉRÊT LOCAL RÉGIES PAR LA LOI DE 1880	ANNÉES	LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE	CAPITAL D'ÉTABLISSEMENT	PAR KILOMÈTRE RECETTE BRUTE	PAR KILOMÈTRE DÉPENSES D'EXPLOITATION	PAR KILOMÈTRE PRODUIT NET
		kilom.	francs	francs	francs	francs
(*g) Compagnie des Départementaux : La Roche à l'Isle-sur-Serein.......	1887	16	5.032.222	2.399	2.776	— 377
	1888	75	5.253.234	2.407	2.800	— 393
	1889	75	5.388.376	1.956	2.652	— 696
	1890	75	5.444.158	1.928	2.839	— 911
	1891	75	5.402.247	2.242	2.634	— 392
	1892	75	5.511.390	2.278	2.581	— 303
	1893	75	5.460.052	2.543	3.065	— 522
	1894	75	5.460.052	2.855	2.592	263
	1895	75	5.466.052	2.745	2.739	6
	1896	75	5.459.876	2.886	2.581	297
	1897	75	5.459.126	2.817	2.822	— 7
	1898	75	5.459.126	2.792	2.939	— 147
(* g) Compagnie du Cambrésis : Denain au Catelet et Saint-Quentin au Câtelet.......................	1887	14	1.705.916	1.557	2.488	— 931
	1888	22	1.965.266	2.090	2.467	— 377
	1889	24	2.316.022	2.714	2.726	— 12
	1890	45	2.054.577	3.154	3.019	135
	1891	70	4.480.220	2.656	2.617	39
	1892	77	6.480.220	4.147	3.405	742
	1893	77	6.555.935	4.013	3.142	771
	1894	77	6.378.171	4.539	3.512	1.027
	1895	77	6.651.759	4.269	3.511	758
	1896	78	6.923.837	4.839	3.409	1.430
	1897	79	7.081.654	4.912	3.853	1.258
	1898	79	7.081.654	5.090	3.557	1.533
(* g) Compagnie Meusienne.........	1887	34	4.419.600	1.298	2.227	— 929
	1888	57	4.720.693	1.615	2.017	— 402
	1889	57	4.620.693	1.546	2.058	— 512
	1890	57	4.620.693	1.426	2.021	— 595
	1891	57	4.920.693	1.059	2.356	— 697
	1892	57	9.841.606	2 358	2.349	19
	1893	118	10.054.520	2.685	2.491	194
	1894	118	10.045.082	2.383	2.489	— 106
	1895	141	13.466.985	2.461	2.468	— 7
	1896	156	13.462.980	2.448	2.462	— 14
	1897	156	12.035.233	2.619	2.461	158
	1898	156	12.114.648	2.430	2.388	42
(g) Compagnie des Régionaux-des-Bouches-du-Rhône....	1887	27	8.908.000	1.660	3.531	— 1.871
	1888	85	9.093.000	2.314	3.740	— 1.426
	1889	107	14.341.000	1.988	3.628	— 1.640
	1890	133	14.343.000	1.833	3.970	— 2.157
	1891	133	14.343.000	2.029	4.135	— 2.106
	1892	133	14.344.200	3.102	4.211	— 1.109
	1893	133	14.397.389	2.583	4.187	— 1.604
	1894	133	14.397.389	2.622	4.079	— 1.477
	1895	133	14.397.389	2.756	4.221	— 1.465
	1896	133	14.397.389	2.893	4.241	— 1.348
	1897	133	14.397.389	3.853	4.189	— 1.036
	1898	133	14.397.389	3.387	4.252	— 865

LIGNES D'INTÉRÊT LOCAL RÉGIES PAR LA LOI DE 1880	ANNÉES	LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE	CAPITAL D'ÉTABLISSEMENT	PAR KILOMÈTRE — RECETTE BRUTES	PAR KILOMÈTRE — DÉPENSES D'EXPLOITAITON	PAR KILOMÈTRE — PRODUIT NET
		kilom.	francs	francs	francs	francs
(*) Crémaillère de Langres	1887	1	355.000	5.408	5.608	— 200
	1888	1	496.429	57 617	51.774	5.813
	1889	1	496.429	60.979	51.920	9.059
	1890	1	497.932	59.363	54.453	4.869
	1891	1	497.932	61.033	53.389	7.644
	1892	1	497.932	63.910	50.713	7.197
	1893	1	407.932	67.459	55.383	12.076
	1894	1	497.932	66.479	64.204	2.275
	1895	1	497.932	68.467	52.847	15.620
	1896	1	497.932	69.042	59.220	9.822
	1897	1	497.932	69.071	45.931	23.120
	1898	1	497.932	69.160	50.104	19.056
(* *g*) Société des Économiques : Réseau du Cher	1888	9	1.843.922	1.536	3.007	— 1.471
	1889	34	1.975.146	1.878	3.285	— 1.307
	1890	34	2.194.012	1.955	3.184	— 1.229
	1891	34	2.094.012	2.260	3.181	— 921
	1892	52	3.480.139	1.943	2.933	— 990
	1893	56	3.495.365	2.074	2.884	— 790
	1894	56	3.495.365	2.261	2.385	— 124
	1895	56	3.495.365	2.503	2.578	— 75
	1896	56	3.495.365	2.483	2.363	120
	1897	56	3.495 365	2.501	2.552	— 51
	1898	56	3.495.365	2.565	2.536	29
(* *g*) Compagnie des Départementaux : Réseau de Seine-et-Marne	1888	11	2.647.312	3.171	3.104	87
	1889	96	5.943.510	2 468	2.624	— 156
	1890	96	6.121.942	2.587	2.885	— 297
	1891	96	6.220.615	2 605	2.584	— 79
	1892	96	6.022.356	2.592	2.940	— 358
	1893	96	5.911.024	2.558	3.281	— 523
	1894	96	6.918.323	2.626	2.752	— 116
	1895	97	6.063.500	2.749	3.001	— 252
	1896	97	6.159.193	2.873	2.999	— 106
	1897	97	5.986.902	2.783	3.137	— 354
	1898	97	5.986.902	2.809	3.245	— 436
(* *g*) Tramways de la Sarthe	1888	14	3.116.355	2.631	1.902	729
	1889	47	3.698.553	2.319	2.093	246
	1890	47	3.666.000	2.703	2.245	458
	1891	85	3.816.309	3.082	2.384	698
	1892	85	3.786.011	3 264	2.530	731
	1893	85	3.782.440	2.735	2.207	528
	1894	85	3.783.484	2.926	2.220	706
	1895	123	3.630.597	2.591	1.956	635
	1896	123	3.952.200	2.747	1.904	753
	1897	129	6.688.163	3.125	2 575	550
	1898	206	9.599.350	2.726	2.456	270

LIGNES D'INTÉRÊT LOCAL RÉGIES PAR LA LOI DE 1880	ANNÉES	LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE	CAPITAL D'ÉTABLISSEMENT	PAR KILOMÈTRE RECETTE BRUTE	DÉPENSES D'EXPLOITATION	PRODUIT NET
		kilom.	francs	francs	francs	francs
(*g) Compagnie des Départementaux : Angoulême à Matha	1889	4	2.645.322	2.471	3.315	— 844
	1890	37	2.738.130	2.329	2.870	— 541
	1891	37	2.698.822	2.620	2.444	+ 176
	1892	37	2.883.644	2.930	2.848	+ 82
	1893	37	2.822.190	3.037	3.141	— 104
	1894	37	2.826.331	3.053	2.773	+ 280
	1895	36	2.826.331	3.148	3.105	+ 43
	1896	44	2.824.356	3.184	3.314	— 130
	1897	63	4.394.020	2.813	2.869	— 56
	1898	63	4.671.845	2.906	2.888	+ 18
(*g) Compagnie du Sud de la France : Hyères à Saint-Raphaël	1889	7	10.586.536	1.459	4.072	— 2.613
	1890	83	12.831.417	1.942	4.258	— 2.316
	1891	83	13.086.066	2.389	4.327	— 1.938
	1892	83	13.996.650	2.877	4.569	— 1.702
	1893	83	14.018.345	3.134	4.253	— 1.119
	1894	83	14.327.170	3.307	4.137	— 830
	1895	83	14.853.777	3.262	4.256	— 994
	1896	83	14.371.264	3.560	4.001	— 441
	1897	83	13.717.700	4.041	4.407	— 366
	1898	83	13.717.700	4.108	4.392	— 284
(g) Société des Batignolles : Gerzat à Maringues-Riom à Volvic	1889	17	3.562.000	5.142	3.732	1.410
	1890	38	3.562.000	3.745	3.543	202
	1891	38	3.562.000	3.760	4.817	— 1.057
	1892	38	3.562.000	3.758	3.914	— 156
	1893	38	3.562.000	3.833	4.542	— 709
	1894	38	3.562.000	3.811	3.919	— 108
	1895	38	3.562.000	4.369	3.616	753
	1896	38	3.562.000	4.134	3.675	459
	1897	38	3.562.000	4.563	3.900	663
	1898	38	3.562.000	4.093	3.862	231
Réseau des Landes	1889	33	3.539.992	1.592	1.642	— 50
	1890	159	7.816.932	2.087	1.318	769
	1891	163	8.459.625	2.471	1.566	905
	1892	169	8.709.841	2.508	1.573	935
	1893	169	8.723.191	2.707	1.674	1.035
	1894	169	8.976.206	3.180	1.810	1.370
	1895	169	8.999.059	3.647	1.824	1.823
	1896	169	9.030.749	3.891	1.677	2.214
	1897	169	8.849.041	4.163	1.856	2.307
	1898	169	8.859.275	3.548	1.890	1.658
(*) Crémaillère du Champ-de-Foire à la rue de la Côte (au Havre)	1890	1	515.716	35.243	20.069	15.174
	1891	1	568 737	85.518	52.370	31.148
	1892	1	576.760	85.805	53.905	26.900
	1893	1	576.760	84.823	47.826	37.997
	1894	1	576.760	87.803	47.616	37.187
	1895	1	576.760	88.365	47.862	39.503
	1896	1	576.760	87.233	48.052	39.181
	1897	1	576.760	78.409	47.088	31.321
	1898	1	576.760	68.950	43.875	25.055

LIGNES D'INTÉRÊT LOCAL RÉGIES PAR LA LOI DE 1880	ANNÉES	LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE	CAPITAL D'ÉTABLISSEMENT	PAR KILOMÈTRE RECETTE BRUTE	PAR KILOMÈTRE DÉPENSES D'EXPLOITATION	PAR KILOMÈTRE PRODUIT NET
		kilom.	francs	francs	francs	francs
(* *g*) Estrées à Froissy	1891	25	3.002.716	2.658	2.437	221
	1892	43	3.002.716	2.085	2.690	— 605
	1893	43	3.002.716	2.004	2.717	— 713
	1894	43	3.002.716	2.498	2 571	— 73
	1895	43	3.002.716	2.255	2.343	— 88
	1896	43	3.002.716	2.734	1.954	780
	1897	43	3.002.716	2.717	2.609	108
	1898	43	3.002.716	2 655	2.880	— 225
(* *g*) Compagnie de la Camargue	1892	41	3.764.214	4.401	3.212	1.189
	1893	72	3.864.739	4.331	3.491	840
	1894	72	3.860.883	4.002	3.401	601
	1895	72	3.568.985	4.412	3.510	902
	1896	72	3.860.488	5.720	4.027	1.693
	1897	72	3.860.348	5.902	4.000	1.902
	1898	72	3.860.348	6.569	3.869	2.700
(*) Aigues-Vives à Aigues-Vives (bourg)	1892	1	242.764	11.063	17.370	— 6.307
	1893	2	248.736	15.965	13.864	2.101
	1894	2	239.552	17.426	17.598	— 175
	1895	2	321.995	17.834	15.559	2.272
	1896	2	321.995	17.003	11.956	5.047
	1897	2	322.806	13.465	14.461	— 996
	1898	2	323.431	11.801	13.055	— 1.254
(*) Rouen-Eauplet au plateau de Bon-Secours	1892	1	700.000	49.893	13.568	35.325
	1893	1	580.000	70.752	37.450	33.302
	1894	1	580.000	60.307	35.117	25.190
	1895	1	580.000	51.848	31.648	20.200
	1896	1	580.000	64.538	31.062	33.676
	1897	1	580.000	37.131	28.362	8.769
	1898	1	580.000	41.896	29.728	12.168
(*) Aix au Révard	1892	3	4.250.000	18.329	13.223	5.106
	1893	5	4.250.000	27.227	14.656	12.576
	1894	6	4.250.000	17.557	8.529	9.028
	1895	6	4.250.000	19.742	9.679	10.063
	1896	9	4.250.000	8.729	5.161	3.568
	1897	9	4.250.000	9.069	4.453	4.616
	1898	9	4.250.000	9.069	4.453	4.616
(*) La Croix-Paquet à la Croix-Rousse	1892	1	2.355.796	270.745	121.765	128.980
	1893	1	2.366.947	267.241	132.169	135.074
	1894	1	2.376.380	280.148	128.903	151.245
	1895	1	2.404.229	291.476	128.150	163.236
	1896	1	2.404.229	288.050	126.122	161.928
	1897	1	2.404.229	300.348	136.578	163.770
	1898	1	2.404.229	300.399	137.084	163.315
(* *g*) Compagnie des Départementaux : Digoin à Etang	1893	22	3.378.400	3.266	3.504	— 238
	1894	53	3.418.913	3.110	2.774	336
	1895	53	3 419.596	3.264	2.975	289
	1896	53	3.434.730	3.327	2.519	808
	1897	53	3.435.143	3.585	3.200	385
	1898	53	3.435.143	3.700	3.019	681

LIGNES D'INTÉRÊT LOCAL RÉGIES PAR LA LOI DE 1880	ANNÉES	LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE	CAPITAL D'ÉTABLISSEMENT	PAR KILOMÈTRE RECETTE BRUTE	PAR KILOMÈTRE DÉPENSES D'EXPLOITATION	PAR KILOMÈTRE PRODUIT NET
		kilom.	francs	francs	francs	francs
(* *g*) Réseau du Finistère...........	1893	17	1.771.290	4.168	2.791	1.377
	1894	85	5.247.600	3.842	2.484	1.358
	1895	102	5.264.600	3.968	2.254	1.714
	1896	102	5.267.420	3.861	2.290	1.571
	1897	102	5.273.094	4.011	2.214	1.797
	1898	102	5.382.175	4.117	2.350	1.767
(* *g*) Nantes à Légé................	1893	12	2.468.910	3.723	3.578	145
	1894	44	2.784.291	3.544	2.996	548
	1895	44	2.887.813	3.491	4.163	— 672
	1896	44	2.946.907	4.061	2.647	1.414
	1897	44	2.893.328	3.998	2.861	1.137
	1898	44	2.893.328	3.936	3.002	934
(* *g*) Compagnie d'intérêt local de l'Anjou.........................	1893	49	2.449.725	2.309	1.927	382
	1894	65	3.250.736	2.725	2.169	556
	1895	65	3.250.736	3.307	2.364	943
	1896	94	6.337.117	2.685	2.150	535
	1897	147	6.710.000	2.396	2.124	272
	1898	147	6.710.271	2.308	1.106	202
(* *g*) Dompierre-sur-Besbre à la Palisse.	1893	8	3.871.814	2.798	3.730	68
	1894	43	3.918.037	3.053	4.001	— 947
	1895	43	3.937.059	3.810	3.484	326
	1896	43	4.026.183	3.866	3.116	750
	1897	43	4.133.690	3.864	3.799	61
	1898	43	4.187.709	4.021	3.825	196
(* *g*) Etrembières aux Treize-Arbres.	1893	6	1.373.918	12.273	12.689	— 416
	1894	9	1.373.918	11.715	7.826	3.889
	1895	9	2.222.003	10.518	7.721	2.797
	1896	9	2.223.563	15.458	8.798	6.660
	1897	9	2.237.641	11.993	7.700	4.293
	1898	9	2.244.534	11.471	7.350	4.121
(* *g*) Bergues à Hazebrouck.........	1894	12	2.971.408	3.038	2.307	668
	1895	42	3.002.997	2.527	2.301	226
	1896	42	3.007.914	2.736	2.102	634
	1897	42	3.096.610	3.517	2.351	1.266
	1898	42	3.098.802	3.790	2.208	1.582
(* *g*) Milly à Formerie et Noyon à Guiscard.........................	1894	6	2.386.928	2.192	2.607	— 405
	1895	51	4.949.586	2.404	2.313	91
	1896	58	4.949.586	2.458	2.069	389
	1897	58	4.777.319	3.055	2.693	362
	1898	58	4.773.527	2.883	2.878	5
(* *g*) Aire à Fruges et Rimeux-Gournay à Berck..................	1894	88	6.726.130	3.373	2.888	485
	1895	88	6.662.946	3.307	3 029	278
	1896	88	6.706 877	3.536	2.528	1.008
	1897	88	6.728.768	3.680	3.074	606
	1898	88	6.727.237	3.380	2.736	644

LIGNES D'INTÉRÊT LOCAL RÉGIES PAR LA LOI DE 1880	ANNÉES	LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE	CAPITAL D'ÉTABLISSEMENT	PAR KILOMÈTRE RECETTE BRUTE	DÉPENSES D'EXPLOITATION	PRODUIT NET
		kilom.	francs	francs	francs	francs
(*) Crémaillère de la Turbie	1894	2	1.529.572	36.907	34.358	2.557
	1895	3	1.530.058	29.086	28.437	649
	1896	3	1.531.158	32.611	24.610	8.001
	1897	3	1 531.475	32.666	23.105	9.561
	1898	3	1.545.839	34.230	29.244	4.986
(* *g*) Bettrechies à Hon.............	1895	4	1.126.337	303	7.322	— 7.019
	1896	9	1.136.757	899	5.428	— 4.529
	1897	9	1.144.283	2.350	4.908	— 2.558
	1898	9	1.141.897	2.967	5.199	— 2.232
(*g*) Réseau des Ardennes............	1895	1	401.015	2.925	5.276	— 2.351
	1896	15	1.273.871	4.247	4.567	— 320
	1897	28	3.454.190	3.905	4.293	— 388
	1898	75	3.454.190	2.950	3.122	— 172
(* *g*) Lens à Frévent	1895	40	3.937.143	2.111	2.176	— 65
	1896	54	2.157.112	3.076	2.700	376
	1897	54	4.281.933	3.444	3.320	124
	1898	54	4.281.933	3.838	3.607	231
(*g*) Pont-de-la-Deûle à Pont-à-Marcq.	1896	10	2.431.936	2.770	4.077	— 1.307
	1897	29	2.578.417	4.052	3.627	425
	1898	29	2.589.088	4.610	3.707	870
(* *g*) Maubeuge à Villers-Sire-Nicole.	1896	10	1.027.979	2.310	2.241	69
	1897	12	1 036.243	3.061	2.558	503
	1898	12	1.031.379	3.473	2.370	1.103
(*) Cauterets à la Raillère	1897	2	1.015.036	11.720	8.087	3.633
	1898	2	1.009.873	20.615	9.671	10.944
(* *g*) Bussy à Ercheu	1897	7	849.884	2.605	3.251	— 646
	1898	13	963.383	2.547	2.592	— 45
(*) Pont Meynardier au Plateau des Capucins	1898	4	305.020	21.573	2.925	18.648

II. — Tramways.

TRAMWAYS AVEC GARANTIE DE L'ÉTAT	ANNÉES	LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE	CAPITAL D'ÉTABLISSEMENT	PAR KILOMÈTRE RECETTE BRUTE	DÉPENSES D'EXPLOITATION	PRODUIT NET
		kilom.	francs	francs	francs	francs
Périgueux à la Juvénie et à Saint-Pardoux (Dordogne)......................	1890	114	2.802.532	1.984	2.080	— 96
	1891	127	8.202.432	2.056	1.701	355
	1892	129	8.202.432	2.172	1.747	425
	1893	130	8.378.026	2.172	1.814	358
	1894	130	8.382.896	2.252	1.857	395
	1895	130	8.383.937	2.366	1.868	498
	1896	130	8.384.556	2.423	1.859	564
	1897	130	8.384.678	2.511	1.966	545
	1898	130	8.384.678	2.549	1.990	559
Châteaubriant à Saint-Julien-de-Vouvantes (Loire-Inférieure)............	1890	14	785.221	2.186	2.729	— 543
	1891		785.221	3.021	2 404	617
	1892	15	793.701	3.491	2.618	873
	1893	15	793.701	3.477	2.345	1.132
	1894	15	800.000	3.001	2.953	48
	1895	15	800.000	2.866	2.908	— 42
	1896	15	800.000	3.214	3.024	190
	1897	15	800.000	3.386	3.081	305
	1898	15	800.000	3.935	3.264	671
Blois à Ouzouer-le-Marché et à la Motte-Beuvron (Loir-et-Cher)........	1890	110	4.008.606	1.566	»	»
	1891		»	1.462	1.882	— 420
	1892	110	4.021.871	1.604	1.955	— 351
	1893	110	4.021.871	1.685	1.940	— 255
	1894	110	4.021.900	1.685	1.867	— 182
	1895	110	4.021.900	1.745	1.934	— 189
	1896	110	4.021.900	1.779	1.959	— 180
	1897	110	4.021.900	1.877	2.015	— 138
	1898	110	4.021.905	2.069	2.385	— 316
Cambrai à Catillon (Nord).............	1890	34	»	2.852	3.217	2.635
	1891		2.806.922	5.293	3.276	2.017
	1892	35	2 806.922	5.511	3.091	2.420
	1893	35	2.806.922	5.576	3.560	2.016
	1894	35	2.688.497	5 414	3.522	1.892
	1895	35	2.688.497	5.040	3.462	1.578
	1896	35	2.683 786	5.189	3.678	1.511
	1897	35	2.683.786	5.372	4.284	1.088
	1898	35	2.683.786	5.342	4.145	1.197

TRAMWAYS AVEC GARANTIE DE L'ÉTAT	ANNÉES	LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE	CAPITAL D'ÉTABLISSEMENT	PAR KILOMÈTRE RECETTE BRUTE	PAR KILOMÈTRE DÉPENSES D'EXPLOITATION	PAR KILOMÈTRE PRODUIT NET
		kilom.	francs	francs	francs	francs
Grand-Lucé à la Chartre (Sarthe)	1890	17	466.470	2.173	2.298	— 62
	1891		1.181.105	2.202	2.322	— 45
	1892	18	1.181.105	2.255	2.575	— 199
	1893	18	1.181.105	2.189	2.239	— 66
	1894	18	1.181.105	2.333	2.154	48
	1895	18	1.181.394	2.236	2.314	— 59
	1896	18	1.181.394	2.277	2.198	— 9
	1897	18	1.181.394	2.376	2.243	90
	1898	18	Incorporé au réseau d'intérêt local.			
Réseau de la Côte-d'Or	1891	103	8.108.269	2.096	3.311	—1.215
	1892	147	8.835.030	2.001	3.141	—1.140
	1893	147	7.195.449	2.331	3.002	— 671
	1894	147	7.195.449	2.541	2.873	— 332
	1895	167	7.195.449	2.449	2.953	— 504
	1896	206	8.561.850	2.215	2.984	— 769
	1897	206	9.198.620	2.418	3.009	— 591
	1898	208	9.387.885	2.420	3.107	— 687
Annemasse à Samoëns et embranchements (Haute-Savoie)	1892	64	2.560.000	2.780	2.836	56
	1893	64	2.554.118	3.112	2.817	295
	1894	64	2.938.982	3.231	2.719	512
	1895	64	2.939.907	3.292	3.161	131
	1896	64	3.022 128	3.593	2.905	688
	1897	64	3.096.609	3.898	2.938	960
	1898	64	3.101.473	4.233	3.069	1.164
Vienne à Charavines et embranchements (Isère)	1892	40	»	2.206	1.591	615
	1993	55	4.201.214	2.423	2.598	— 175
	1894	70	4.229.503	2.754	2.630	124
	1895	70	4.267.715	3 449	2.921	528
	1896	70	4.474.167	3.655	3.090	565
	1897	77	5.327.606	3.809	3.012	797
	1898	82	5.540.190	3.828	3.300	528
Pithiviers à Toury (Loiret)	1892	14	721.806	1.097	1.721	— 624
	1893	31	721.806	1.650	1.778	— 128
	1894	31	846.861	1.970	2.818	— 848
	1895	31	846.861	1.621	1.781	— 160
	1896	31	885.309	2.192	1.812	380
	1897	31	914.143	1.931	1.817	114
	1898	31	932.960	2.099	1.817	282

TRAMWAYS AVEC GARANTIE DE L'ÉTAT	ANNÉES	LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE	CAPITAL D'ÉTABLISSEMENT	PAR KILOMÈTRE RECETTE BRUTE	DÉPENSES D'EXPLOITATION	PRODUIT NET
		kilom.	francs	francs	francs	francs
Vizille à Bourg-d'Oisans (Isère)	1893	1	»	3.908	5.700	—1.792
	1894	27	»	6.000	4.244	1.856
	1895	35	2.555 000	6.215	3.572	2.643
	1896	35	1.285.822	6.323	3.133	3.190
	1897	35	2.329.000	7.282	4.220	3.062
	1898	35	2.340.000	7.816	4.652	3.164
Réseau de la Drôme	1893	18	»	3.158	2.750	408
	1894	77	4.769.558	2.856	2.291	565
	1895	89	4.794.786	2.804	2.592	212
	1896	90	4.804.722	2.979	2.689	290
	1897	111	6.477.960	2.982	2 938	44
	1898	120	6.477.960	2.933	2.997	64
Cogolin à Saint-Tropez (Var)	1894	4	435.606	5.521	4.975	546
	1895	9	464.379	4.772	4.868	— 96
	1896	9	465.049	4.946	5.313	— 367
	1897	9	466.204	5.131	4.683	448
	1898	9	466.684	5.071	5.623	— 552
Gray-Gy à Gray-Est (Haute-Saône)	1894	2	210.807	1.935	3.164	—1.229
	1895	2	210.807	2.512	3.724	—1.212
	1896	2	210.807	3.706	5.158	—1 452
	1897	2	210 807	3.983	5.575	—1.592
	1898	2	132.344	4.179	4.374	— 195
Gy à Marnay (Haute-Saône)	1894	4	703.499	795	2.304	—1.509
	1895	17	727.689	1.048	1.882	— 834
	1896	17	727.689	1.134	1.670	— 536
	1897	17	727.689	1.239	1.644	— 405
	1898	17	755.342	1.297	1.646	— 349
Ronchamp à Planches-les-Mines (Haute-Saône)	1895	12	877.966	4.226	2.875	1.351
	1896	16	877.966	4.241	2.699	1.542
	1897	16	788.661	4.639	2 559	2.080
	1898	16	816.207	4.639	2.607	2.032
Grenoble à Vizille (Isère)	1894	10	1.160.000	9.340	5.190	4.150
	1895	22	1.606.000	6.833	4.921	1.912
	1896	22	2.041.479	6.562	4 419	2.143
	1897	22	2.114.000	7.239	5 438	1.801
	1898	22	2.129.000	7.087	4.868	2.219
Voiron à Saint-Béron (Isère)	1894	1	1.830.000	1.677	2.814	—1.137
	1895	31	3.075.646	6.772	4.231	2 541
	1896	36	3.353.464	6.711	4.595	2.116
	1897	36	3 542.539	7.317	4.417	9.200
	1898	36	3 552.795	7.515	4.537	2.978

TRAMWAYS AVEC GARANTIE DE L'ÉTAT	ANNÉES	LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE	CAPITAL D'ÉTABLISSEMENT	PAR KILOMÈTRE RECETTE BRUTE	PAR KILOMÈTRE DÉPENSES D'EXPLOITATION	PAR KILOMÈTRE PRODUIT NET
		kilom.	francs	francs	francs	francs
Armentières à Halluin (Nord)	1895	4	796.305	7.116	4.640	2.476
	1896	10	1.572.058	4.012	2.801	1.211
	1897	20	1.908.748	3.562	3.115	447
	1898	26	1.761.803	3.314	2.910	413
Grenoble à Veurey (Isère)	1895	14	803.300	5.658	3.323	2.335
	1896	15	887.397	5.207	4.316	891
	1897	15	962.000	5.378	4.122	1.256
	1898	15	897.986	5.610	4.359	1.251
Poitiers à Saint-Martin-l'Ars (Vienne)	1895	9	2.048.000	1 307	3.205	—1.898
	1896	48	2.048.000	1 872	1.991	— 119
	1897	52	2.590.000	2.233	1.901	332
	1898	52	2.590.000	2.305	1.884	424
Ouzouer-le-Marché à Orléans (Loiret)	1895	31	972.652	1.899	1.539	360
	1896	31	1.056.238	3 121	2.660	461
	1897	32	1.121.305	3.249	2.892	351
	1898	32	1.121.305	3.747	3.068	679
Saint-Amand à Hellemmes (Nord)	1896	4	1 477.384	718	»	»
	1897	29	1.645.648	1.246	881	365
	1898	32	1.686.352	1.854	1.348	506
Challans à Fromentine (Vendée)	1896	10	255.000	1.952	1.550	402
	1897	25	726.044	2.165	1.742	423
	1898	25	772.151	2.238	2.044	194
Cormicy à Verzy (Marne)	1896	18	2.242 121	6.234	2.517	3.717
	1897	42	2.661.210	6.328	3.187	3.141
	1898	48	2.661.210	6.178	3.137	3.041
Parthenay à Menigoute (Deux-Sèvres)	1897	1	1.040.000	972	4.207	—3 235
	1898	25	1.148.258	884	1.040	— 156
Bressuire à Argenton-Château (Deux-Sèvres)	1897	1	948.800	678	4.323	—3.645
	1898	24	1.084.863	949	1 044	— 95
Tramway de Saint-Romain (Seine-Inférieure	1897	3	286.860	8.537	6.534	2.003
	1898	4	286.419	9.198	8.528	670
Réseau de l'Ain	1897	18	3.781.254	1.885	4.282	—2.397
	1898	154	8.009.364	3.051	3.028	23
Paramé à Cancale (Ille-et-Vilaine)	1898	5	587.137	8.590	7.001	1.589

Sauf pour quelques lignes (Etival à Senones; Ouest Lyonnais, etc...), la garantie d'intérêts, ou plutôt le concours financier de l'Etat, a toujours été réclamée.

Le tableau ci-après fait connaître les résultats de cette charge pour le Trésor.

Subventions promises ou payées par l'État en vertu de la loi de 1880.

ANNÉES	CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL — ENGAGEMENTS DU TRÉSOR — PAR ANNÉE	CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL — ENGAGEMENTS DU TRÉSOR — CUMULÉS	CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL — SUBVENTIONS PAYÉES	CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL — LONGUEUR en exploitation au 31 décembre de chaque année (1)	TRAMWAYS — ENGAGEMENTS DU TRÉSOR — PAR ANNÉE	TRAMWAYS — ENGAGEMENTS DU TRÉSOR — CUMULÉS	TRAMWAYS — SUBVENTIONS PAYÉES	TRAMWAYS — LONGUEUR en exploitation au 31 décembre de chaque année (1)
1881	400.000	400.000	»	»	»	»	»	»
1882	286.030	686.030	»	»	»	»	»	»
1883	299.870	985.900	»	»	15.532	15.532	»	»
1884	210.000	1.195.900	»	157	»	15.532	»	18
1885	906.699	2.102.599	10.763	314	»	15.532	»	18
1886	201.600	2.304.199	100.264	454	219.194	234.726	23.583	54
1887	64.500	2.368.699	338.874	815	20.000	254.726	22.256	89
1888	43.884	2.412.583	708.274	993	242.056	496.782	14.289	250
1889	280.262	2.592.845	1.100.000	1.469	70.000	566.782	63.251	266
1890	194.340	2.887.185	1.498.327	1.560	22 091	588.873	205.800	301
1891	312.837	3.200.022	2.290.344	1.750	139.270	722.143	142.483	545
1892	112.053	3.312.075	2.010.215	1.773	239.675	967.813	478.143	629
1893	142.628	3.454.703	2.500.000	1.888	359.816	1.327.629	408.651	730
1894	244.093	3.698.796	2.700.000	2.116	168.625	1.496.254	492.598	859
1895	**96.197**	**3.794.993**	**2.607.152**	**2.286**	**261.395**	**1.757.649**	**566.302**	**1.021**
1896	**506.236**	**4.301.229**	**2.781.070**	**2.402**	**75.737**	**1.833.386**	**776.772**	**1.147**
1897	**396.490**	**4.697.719**	**2.939.100**	**2 522**	**413.435**	**2.246.841**	**897.773**	**1.230**
1898	**605.705**	**5.303.424**	**3.270.000**	**2.659**	**459.503**	**2.606.344**	**1.100.000**	**1.450**

M. Georges Cochery, dans son rapport de 1893, a essayé de comparer l'étendue des charges incombant à l'Etat et aux communes d'après les lois de 1865 et de 1880.

Pour les lignes placées sous le régime de la loi de 1880, le montant total des engagements de l'Etat atteint une annuité de 3.200.000 francs, soit 1.300 francs par kilomètre, et, comme la part des départements est un peu supérieure à celle de l'Etat, on peut évaluer la charge annuelle à 2.700 francs par kilomètre pour l'Etat et les départements; ce qui, en calculant sur une annuité de 4 %, correspond à un capital de 67.500 francs par kilomètre.

1. Cette longueur ne s'applique qu'aux chemins de fer d'intérêt local ou aux tramways ayant droit à une subvention de l'Etat.

Pour les lignes de 1865, la dépense de construction s'élevait environ à 41.008 francs par kilomètre.

Donc, avec la loi de 1880, pour des lignes presque toutes à voie étroite, la charge kilométrique de l'Etat et des départements est, en moyenne, supérieure de 50 °/₀ à ce qu'elle était avec la loi de 1865 pour les lignes à voie normale.

Les charges de l'Etat, des départements et des communes, y compris les subventions, atteignaient au total, pour 1891, 7.535.212 francs pour 2.295 kilomètres exploités, soit 2.383 francs par kilomètre. En voici la répartition :

Subventions de l'Etat, 2.661.190 francs, soit 1.160 francs par kilomètre;

Subventions locales : 4.874.022 francs, soit 2.123 francs par kilomètre, en y comprenant l'annuité à 4 °/₀ du capital effectivement versé.

Pendant les années 1884 à 1891, la participation de l'Etat, des départements, des communes et des particuliers, pour couvrir les insuffisances des recettes garanties aux concessionnaires, se répartit ainsi :

	CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL	TRAMWAYS
	francs	francs
État	8.373.749	996.604
Départements	12.478.063	284.229
Communes	150.615	»
Particuliers	80.421	»
ENSEMBLE	21.082.848	1.280.833

Sur les 996.604 francs versés par l'Etat pour les exploitations de tramways, 702.020 francs tombèrent dans les caisses de trois départements qui avaient contribué à la construction des lignes. C'est ainsi que le département de la Dordogne encaissa 307.112 francs; celui de Loir-et-Cher, 284.840 francs; et celui de la Sarthe, 110.067 francs. Par contre, ils avaient contribué à l'établissement du réseau de tramways respectivement pour 5.300.000, 4.500.000 et 718.207 francs.

De même, sur les 284.229 francs de contributions départementales, 222.288 furent versés en 1891 par le département de la Côte-d'Or à la Compagnie des Chemins de fer du Sud de la France, et 61.941 francs ont été remis de 1888 à 1891 par le département de la Loire-Inférieure au tramway de Châteaubriant à Saint-Julien-de-Vouvantes.

En ce qui concerne la participation des départements, des communes et

des particuliers, elle se répartissait ainsi qu'il suit pour la période antérieure à 1891 :

	CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL	TRAMWAYS
	francs	francs
Départements	15.097.995	10.807.568
Communes	1.629.568	154.604
Particuliers	816.505	500
TOTAL	17.544.068	10.962.672

Si l'on étudie l'ensemble du réseau d'intérêt local, on voit que les Compagnies d'intérêt général exploitaient 264 kilomètres, savoir :

	Kilomètres.
Compagnie de l'Est	85
Compagnie d'Orléans	62
Administration des Chemins de fer de l'Etat	16
Compagnie du Sud de la France	83
Compagnie des Chemins de fer du Rhône	18
Compagnie du Médoc	10

Les Compagnies d'intérêt local qui ont le plus grand réseau sont :

	Kilomètres.
La Société générale des Chemins de fer économiques[1]	893
La Compagnie des Chemins de fer départementaux[2]	29

Les autres lignes sont exploitées :

	Kilomètres.
Par des Compagnies diverses	55
Par les départements	13
Par des particuliers	6

Il est assez difficile d'établir une comparaison exacte entre le réseau français d'intérêt local et les réseaux secondaires étrangers, car il est presque

1. **Note du Traducteur.** — Elle exploitait des lignes d'intérêt général au nombre de 174 en 1894, de 174 en 1898.
2. Elle exploitait des lignes d'intérêt général au nombre de 102 en 1894, de 285 en 1898.

impossible, dans chaque pays, de trouver des règles précises pour différencier une ligne d'intérêt local d'un tramway ou d'un chemin de fer d'intérêt général.

Néanmoins, dans son rapport de 1893 à la Commission des Chemins de fer, M. Georges Cochery évalue le réseau secondaire :

En Belgique, à....... 16,4 % de l'ensemble des voies ferrées de ce pays.
En Hollande, à...... 14,3 % —
En Italie, à.......... 14,0 % —
En Suisse, à......... 8,9 % —
En Allemagne, à..... 1,9 % —
En Angleterre, à..... 0,8 % —
En France, à........ 7,2 % —

A la fin de 1898, le capital d'établissement des voies françaises d'intérêt local a présenté, depuis 1880, les variations suivantes :

A LA FIN de L'ANNÉE	DÉPENSES TOTALES				PAR KILOMÈTRE	
	ÉTAT	DÉPARTEMENTS ET DIVERS	COMPAGNIES	ENSEMBLE	ENSEMBLE	COMPAGNIES SEULEMENT
	francs	francs	francs	francs	francs	francs
1880...........	24.574.553	66.724.416	249.786.984	341.085.953	155.818	114.110
1881...........	22.195.240	61.461.641	245.326.780	328.983.661	155.769	116.159
1882...........	23.547.889	64.944.326	270.905.677	359.397.892	155.719	117.377
1883...........	23.568.691	65.937.661	269.910.521	359.416.873	155.121	116.491
1884...........	17.255.925	49.251.548	153.903.767	220.411.233	137.585	96.070
1885...........	17.528.853	50.039.442	165.922.440	233.490.735	131.767	93.636
1886...........	16.709.252	51.428.901	171.622.907	239.761.060	128.214	91.777
1887...........	18.020.879	58.390.255	209.646.176	286.057.310	128.104	93.885
1888...........	18.035.651	61.186.754	221.327.442	300.549.847	125.964	92.761
1889...........	18.061.951	63.141.841	264.023.804	345.227.596	117.185	89.621
1890...........	17.900.702	68.295.442	265.863.563	352.059.707	112.767	85.158
1891...........	16.500.702	66.510.204	278.477.517	361.488.425	110.008	84.747
1892...........	13.733.327	58.891.427	257.501.994	330.126.748	100.956	78.747
1893...........	13.830.441	60.278.975	270.746.761	344.856.177	96.869	76.052
1894...........	13.470.326	69.672.971	276.898.059	360 041.356	96.526	74.236
1895...........	13.682.926	73.899.926	287.804.272	375.387.124	96.525	74.005
1896...........	13.734.230	78.378.024	294.245.654	386.357.908	95.162	72.474
1897...........	13.396.300	99.864.252	272.545.085	385.805.637	91.815	64.861
1898...........	13.396.310	100.399.020	272.545.085	386.340.405	91.247	64.368

Ce tableau n'a d'autre intérêt que de montrer la diminution constante de

la dépense kilométrique de premier établissement, et on l'explique en constatant que cette baisse a coïncidé avec l'adoption de la voie étroite.

Néanmoins, les frais de premier établissement continuent à être plus élevés en France que dans les Etats voisins. Quant aux résultats du produit net (impôts déduits) des lignes d'intérêt local, ils ne sont pas brillants.

ANNÉES	LONGUEUR MOYENNE exploitée	RECETTES BRUTES	DÉPENSES D'EXPLOITATION	COEFFICIENT D'EXPLOITATION	PRODUIT NET		
					TOTAL	KILOMÉTRIQUE	PAR RAPPORT AU CAPITAL D'ÉTABLISSEMENT
	kilom.	francs	francs	%	francs	francs	%
1880...	2.105	16 269.389	12.344.514	75,9	3.294.875	1.865	1,15
1881...	1.860	14.918.872	11.300.400	75,7	3.618.472	1.946	1,10
1882 ..	2.163	17.517.714	14.043.363	80,2	3.474.351	1.606	0,97
1883...	2.350	20.134.122	15.422.579	76,6	4.711.543	2.005	1,31
1884...	1.561	10.052.365	8.358.952	83,1	1.693.413	1.085	0,77
1885...	1.726	9.809 308	8.780.867	83,1	1.028.441	596	0,44
1886...	1.860	10.128.709	9.342.634	92,2	786.075	423	0,33
1887...	2.069	10.896.790	9.696.971	87,0	1.199.818	580	0,42
1888...	2.330	11.925.878	10.550.081	86,8	1.375.797	590	0,46
1889...	2.694	12.903.979	11.705.359	88,8	1.197.906	445	0,38
1890...	3.015	14.076.634	12.905.641	92,1	1.133.993	376	0,34
1891...	3 210	15.142.049	13.518.586	87,9	1.623.463	506	0,46
1892...	3.204	15.086.476	13.374.233	92,0	1.712.243	534	0,52
1893...	3.427	16.292.902	14.076.973	84,8	2.215.929	647	0,67
1894...	3.653	18.004.072	14.694.154	80,8	3.309.918	906	0,95
1895...	3.850	19.068.937	15.286.561	80,2	3.782.376	982	1,02
1896...	3.976	20.066.935	15.570.502	74,1	4.396.433	1.106	11,6
1897...	4.121	21.184.436	16.333.635	73,1	4.850.801	1.077	1,27
1898...	4.265	21.693.314	17.168.285	79,15	4.525.029	1.060	1,17

Il ressort de ce tableau que les produits nets des chemins de fer d'intérêt local n'ont jamais permis de rémunérer suffisamment le capital de premier établissement.

La dépression est devenue plus grande lors des incorporations d'anciennes lignes d'intérêt local dans le réseau d'intérêt général et par l'adoption plus fréquente depuis 1880 de la voie étroite.

PRODUIT NET KILOMÉTRIQUE et DÉFICIT KILOMÉTRIQUE D'EXPLOITATION (—)		FRANCE		ALLEMAGNE		BELGIQUE
		1882-1891	1887-1891	1881-1890	1886-1890	1886-1890
		francs	francs	francs	francs	francs
Lignes à voie normale :	maximum......	1.774	1.176	4.630	4.060	—
	minimum......	650	715	3.130	3.130	—
	moyenne.......	982	851	3.760	3.550	—
Lignes à voie étroite :	maximum......	208	— 39	3.642	2.447	1.351
	minimum......	— 299	— 299	1.187	1.187	978
	moyenne.......	31	— 175	2.665	2.170	1.081

Lors de la discussion de la loi de 1880, on avait évalué à 2.000 francs par kilomètre l'économie d'exploitation résultant de l'usage de la voie étroite. Comme les recettes ne couvrent pas les dépenses, on peut en conclure que le développement des moyens de transport n'a pas augmenté le trafic.

Le tableau ci-après confirme cette assertion.

ANNÉES	VOYAGEURS — NOMBRE DE VOYAGEURS			MARCHANDISES — NOMBRE DE TONNES		
	A TOUTE DISTANCE	A 1 KILOMÈTRE	A LA DISTANCE ENTIÈRE	A TOUTE DISTANCE	A 1 KILOMÈTRE	A LA DISTANCE ENTIÈRE
1880...........	9.095.989	88.226.377	57.030	3.251.782	60.990.336	40.152
1881...........	8.579.840	97.269.224	58.141	3.342.404	74.019.075	45.161
1882...........	9.895.674	105.202.620	57.175	3.766.758	78.196.236	45.622
1883...........	10.806.025	129.135.145	58.591	5.190.852	116.095.983	55.842
1884...........	7.707.768	75.861.911	59.267	1.980 457	34.223.982	27.467
1885...........	7.846.267	83.107.101	48.234	1.941.149	35.923.364	20.922
1886...........	8.276.734	85.348.751	53.710	2.019.487	38.377 481	21.744
1887...........	8.202.725	89.309.512	41.728	2.186.368	43.598.466	21.154
1888...........	8.958.791	94.697.636	40.069	2.385.089	48.212.007	20.692
1889...........	9.313.637	102.928.222	38.640	2.821.821	61.169.416	22.706
1890...........	10.441.250	116.712.154	38.551	3.099.276	59.838.463	20.500
1891...........	11.830.771	133.840.789	41.695	3.491.309	69.953.063	21.792
1892...........	17.133.321	136.340.841	42.700	3.286.292	69.335.751	22.936
1893...........	18.706.822	151.078.319	45.451	3.674.323	69.086.625	21.995
1894...........	20.379.209	163.779.240	44 871	4.130.209	77.156.506	22.293
1895...........	21.065.050	173.388.065	45.071	4.282.888	84.179.591	22.447
1896...........	22.005.551	182.403.297	45.910	4.777.252	103.885.204	26.878
1897...........	22.981.037	195.642.840	47.509	5.113.521	113.586.949	28.046
1898...........	23.816.163	211.375.269	49.091	5.098.203	98 713.796	23.057

Mais ce qui est plus intéressant, c'est l'étude du groupement des diverses lignes d'intérêt local d'après le réseau d'intérêt général dont elles sont les affluents ; on constate que les lignes d'intérêt local, tout en contribuant au développement des ressources locales, prospèrent d'autant plus que les localités sont elles-mêmes plus prospères.

RÉSEAUX	LONGUEUR	DÉPENSE D'ÉTABLISSEMENT par KILOMÈTRE	RECETTE MOYENNE par KILOMÈTRE	DÉPENSE MOYENNE par KILOMÈTRE	PRODUIT NET
	kilomètres	francs	francs	francs	francs
Nord	595	89.239	4.479	3.313	1.166
Est	346	98.637	4.480	4.408	72
Ouest	507	195.473	6.535	5.639	896
Orléans et Etat	427	104.956	2.501	3.170	— 669
Paris-Lyon-Méditerranée	755	113.641	4.834	4.382	352
Midi	580	90.821	5.145	4.065	1.080

Pour compléter cette étude, nous donnons un tableau présentant la situation des tramways de 1881 à 1898.

ANNÉES	LONGUEUR TOTALE EXPLOITÉE (non compris les parcours communs)	DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT		RECETTES BRUTES		DÉPENSES D'EXPLOITATION		COEFFICIENT D'EXPLOITATION	PRODUIT NET	
		TOTALES	KILOMÉTRIQUES	TOTALES	KILOMÉTRIQUES	TOTALES	KILOMÉTRIQUES		TOTAL	KILOMÉTRIQUE
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	kil.	1.000 fr.	francs	1.000 fr.	francs	1.000 fr.	francs	0/0	1.000 fr.	francs
1881	524,1	101.021	192.753	30.270	66.340	27.779	60.904	92,0	2.471	5.436
1882	527,1	113.572	215.467	35.161	67.309	9.763	56.977	82,0	5.397	10.332
1883	562,8	118.585	210.706	35.671	63.380	29.724	43.503	83,0	5.947	19.877
1884	640,3	129.197	201.777	36.677	57.283	30.360	47.417	83,0	6.317	9.866
1885	689,5	132.142	191.641	35.798	51.917	29 937	43.416	84,0	5.861	8.501
1886	698,2	135.313	193.809	35.373	50.665	29 095	41.674	82,0	6.278	8.991
1887	718,9	137.315	191.013	34.932	48.593	29.472	34.738	84,0	5.459	13.855
1888	726,5	141.152	194.419	35.701	49.142	29.033	39.963	81,0	6.668	9.179
1889	789,4	153.394	194 670	40.059	50.747	32.670	41.387	81,0	7.388	9 360
1890	1.077,0	167.424	176.981	38.963	41.188	32.322	34.167	83,0	6.641	7.021
1891	1.404,0	165.255	141.972	40.470	34.768	34.627	29.826	85,6	5.843	5.020
1892	1.582,0	190.967	120.713	44.206	27.943	39.257	24.815	88,8	4.949	3.128
1893	1.739,0	208.710	120.017	47.832	27.506	42.595	24.494	89,0	5.237	3.012
1894	**1.866,0**	**235.310**	**126.104**	**50.228**	**27.530**	**42.123**	**23.081**	**84,0**	**8.134**	**4.458**
1895	**2.167,0**	**258 713**	**119.388**	**52.850**	**24.321**	**44.135**	**20.311**	**84,0**	**8.715**	**4.010**
1896	**2 424,0**	**296.535**	**122.333**	**58.197**	**23.242**	**47.181**	**18.842**	**81,0**	**11.016**	**4.400**
1897	**2.908,0**	**340.977**	**117.255**	**64.531**	**22.603**	**51.205**	**17.935**	**79,0**	**13.325**	**4.668**
1898	**3.288,0**	**382.742**	**116.406**	**72.039**	**21.595**	**56.927**	**17.064**	**79,0**	**15.112**	**4.531**

NOTA *pour les années* 1894 *à* 1898. — Les dépenses d'établissement kilométriques (col. 4) $= \frac{\text{col. 3}}{\text{col. 2}}$ les résultats kilométriques (col. 6, 8 et 11) ne sont pas le quotient de la division des éléments totaux (col. 5, 7 et 10) par les longueurs de la colonne 2, mais bien celui de la division des mêmes éléments totaux par les *longueurs moyennes exploitées, y compris les parcours communs*, lesquelles longueurs ne figurent pas dans le présent tableau.

Résultats d'exploitation des tramways pour l'année 1890.

DÉPARTEMENTS ET LIGNES	LONGUEUR	RECETTES BRUTES	DÉPENSES	PAR KILOMÈTRE		
				RECETTES BRUTES	DÉPENSES	PRODUIT NET
	mètres	francs	francs	francs	francs	francs
I. — Tramways pour voyageurs seulement.						
A. — *Tramways à traction animale.*						
Alpes-Maritimes : T. de Nice	11.942	407.565	299.091	34.130	25.046	9.084
Bouches-du-Rhône : T. de Marseille	25.356	1.792.235	1.357.897	70.683	53.553	17.130
Gard : T. de Nîmes	6.544	62.769	53.404	9.592	8.161	1.431
Garonne (Haute-) : T. de Toulouse	8.849	587.216	335.014	66.359	60.460	5.899
Gironde : T. de Bordeaux	45.148	2.325.027	1.422.544	51.498	31.508	19.990
Hérault : T. de Béziers à la mer	13.580	62.849	54.221	4.628	3.993	635
Indre-et-Loire : T. de Tours	5.245	136.183	120.716	25.964	23.015	2.949
Loiret : T. d'Orléans	7.156	140.942	134.325	19.696	18.771	925
Marne : T. de Reims	10.183	367.901	236.091	34.024	21.834	12.190
Meurthe-et-Moselle : T. de Nancy	7.457	267.539	195.792	35.828	26.220	9.608
Nord : T. de Dunkerque	2.644	92.674	71.157	35.051	26.913	8.138
— T. de Roubaix à Tourcoing	12.454	399.703	296.052	32.096	23.771	8.323
Pas-de-Calais : T. de Boulogne-sur-Mer.	3.023	59.240	73.207	19.597	24.217	— 4.620
— T. de Calais à Guines	14.461	164.122	140.561	11.349	9.727	1.622
Rhône : T. de Lyon	49.323	2.696.929	1.955.425	54.678	39.645	15.033
Seine :						
a) Compagnie des Omnibus (Lignes concédées directement à la Compagnie des Omnibus)	29.738	1.606.030	1.968.723	54.006	66.202	—12.196
Lignes concédées au département	28.628	2.937.848	2.808.234	102.621	68.094	4.527
Lignes concédées à la Ville de Paris	59.121	9.723.011	8.443.599	164.460	142.819	21.641
b) Société des T. de Paris et du département de la Seine	63.892	3.513.180	2.919.539	54.986	45.695	9.291
c) Compagnie générale de Tramways	71.192	3.966.007	3.382.467	55.708	47.512	8.196
Seine-Intérieure : T. du Havre	11.379	679.378	459.121	59.705	40.438	19.267
— T. de Rouen	22.809	806.397	648.557	35.354	28.434	6.920
Seine-et-Oise : T. de Sèvres à Versailles.	9.279	275.706	351.309	29.713	37.861	— 8.148
— T. de Versailles (Ville)	7.049	107.147	112.288	15.200	15.930	— 730
TOTAL	526.452	33.177.598	27.839.334	63.027	53.266	9.761
B. — *Tramways à traction mécanique.*						
Ille-et-Vilaine : T. de Saint-Malo à Paramé et à Saint-Servan	7.285	80.983	103.763	11.116	14.243	— 3.127
Loire : T. de Saint-Etienne	6.024	563.974	391.418	93.621	64.976	28.645
— T. de Rive-de-Gier à Saint-Etienne et à Firminy	32.398	753.573	489.592	23.260	15.112	8.148
Loire-Inférieure : T. de Nantes	9.220	470.144	363.842	50.992	39.462	11.530
Puy-de-Dôme : T. de Montferrand à Royat.	6.751	212.303	147.546	31.447	21.855	9.592
Rhône : T. de Lyon à Saint-Fons et de Saint-Fons à Vénissieux	8.991	153.791	114.511	17.105	12.736	4.369
Seine et Seine-et-Oise : T. de Vincennes à Ville-Evrard et embranchement de Bry-sur-Marne	11.646	278.811	192.205	23.940	16.504	7.436
TOTAL	82.315	2.513.579	1.802.877	30.542	21.906	8.636
TOTAL I	608.767	35.691.177	29.642.211	58.625	49.018	9.607

Résultats d'exploitation des tramways pour l'année 1890 (*suite*).

DÉPARTEMENTS ET LIGNES	LONGUEUR	RECETTES BRUTES	DÉPENSES	PAR KILOMÈTRE RECETTES BRUTES	DÉPENSES	PRODUIT NET
	mètres	francs	francs	francs	francs	francs
Report du total I...........	608.767	35.691.177	29.642.211	58.625	49.018	9.607
II. — Tramways à traction mécanique pour voyageurs et marchandises.						
A. — *Sans garantie de l'État.*						
Basses-Pyrénées : T. de Bayonne à Biarritz et au lycée de Marac..............	9.386	189.696	146.122	20.210	15.568	4.642
Indre-et-Loire : T. de Tours à Vouvray ..	9.510	83.046	65.517	8.733	6.889	1.844
Nord : T. de Fourmies à Wignehies.....	5.999	73.771	58.803	12.297	9.802	2.495
— T. de Valenciennes et extensions.	49.092	578.368	268.394	11.781	5.467	6.314
— T. de Lille......................	52.704	1.515.945	1.195.500	28.763	22.683	6.080
Rhône : Loire : T. de Thizy à Saint-Victor.	6.858	76.110	50.409	11.099	7.351	3.748
— T. du pont Lafayette à l'asile de Bron et embranchement des Cordeliers à la Guillotière.....	9.219	123.988	162.237	13.449	17.598	— 4.149
— T. de Lyon à Neuville-sur-Saône.	7.950	94.884	78.275	11.922	9.846	2.076
Seine-et-Oise : T. de Villiers-le-Bel......	3.092	27.640	19.256	8.939	6.228	2.711
— T. de Gargan à Livry....	3.000	»	»	»	»	»
— T. du Raincy à Montfermeil	1.559	9.131	6.244	5.857	4.005	1.852
Seine et Seine-et-Oise : T. de Paris à Saint-Germain-en-Laye.....................	18.184	415.533	350.926	22.857	19.299	3.558
Total	173.553	3.188.112	2.401.683	18.365	13.834	4.531
B. — *Avec garantie de l'État en vertu de la loi de 1880.*						
Dordogne : T. de Périgueux à la Juvénie et de Périgueux à Saint-Pardoux......	114.214	226.553	237.571	1.984	2.080	— 96
Loire-Inférieure : T. de Châteaubriant à Saint-Julien-de-Vouvantes	14.641	32.012	39.953	2.186	2.729	— 543
Loir-et-Cher : T. de Blois à Ouzouer-le-Marché et Blois à la Motte-Beuvron...	110.144	172.443	»	1.566	»	»
Nord : T. de Cambrai à Catillon.........	34.582	202.360	111.265	5.852	3.217	2.635
Sarthe : T. du Grand-Lucé à la Chartre.	17.826	39.121	40.296	2.173	2.239	— 66
Ensemble................	291.407	672.489	429.085	2.758	2.366	392
Total II.................	354.816	3.688.258	2.830.765	10.395	7.978	2.417
Total général	963.583	39.379.435	32.673.096	40.867	33.907	6.960

Résultats d'exploitation des tramways pour l'année 1898 (1).

DÉPARTEMENTS ET LIGNES	LONGUEUR réellement construite	LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE y compris les parcours communs	RECETTES BRUTES	DÉPENSES	PAR KILOMÈTRE RECETTES BRUTES	PAR KILOMÈTRE DÉPENSES	PAR KILOMÈTRE PRODUIT NET
	kilom.	kilom.	francs	francs	francs	francs	francs
I. — Tramways pour voyageurs seulement et pour voyageurs, bagages et messageries.							
A. — Tramways à traction animale.							
Seine : Compagnie générale parisienne de Tramways	64	84	4.321.123	3.643.029	51.442	43.369	8.073
Indre-et-Loire : Réseau de Tours	5	5	155.050	179.151	31.010	35.830	— 4.820
Loiret : Réseau d'Orléans	7	7	165.036	139.555	23.577	19.936	3.641
Meurthe-et-Moselle : Réseau de Nancy	12	13	576.912	393.913	44.378	30.301	14.077
Gironde : Réseau de Bordeaux	40	45	2.583.022	1.768.217	57.400	39.294	18.106
Gard : Réseau de Nîmes	7	7	132.079	88.163	18.868	12.595	6.273
Pas-de-Calais : Réseau de Calais	14	14	168.608	144.216	12.043	10.301	1.742
Marne : Réseau de Reims	13	15	460.852	287.662	30.723	19.177	11.546
Alpes-Maritimes : Réseau de Nice	12	13	628.992	411.546	48.384	31.657	16.727
Somme : Réseau d'Amiens	11	11	269.287	217.790	24.481	19.799	4.682
Pas-de-Calais : Réseau de Boulogne-sur-Mer	4	4	132.792	91.260	33.198	22.815	10.383
Hérault : Béziers à la mer	14	14	69.209	56.141	4.943	4.010	933
Haute-Garonne : Réseau de Toulouse	11	13	785.022	686.207	60.386	52.785	7.601
Nord : Réseau de Dunkerque	8	6	162.182	137.251	27.030	22.875	4.155
* Marne : Epernay à Mareuil-sur-Ay	6	6	52.476	41.247	8.746	6.874	1.872
TOTAL	228	257	10.662.642	8.285.348	41.528	32.471	9.057
B. — Tramways à traction animale et à traction mécanique.							
Seine :							
Compagnie générale des Omnibus de Paris :							
1° Lignes concédées à la Compagnie des Omnibus	27	49	3.558.498	3.436.582	72.622	70.134	2.488
2° Réseau départemental	24	35	3.136.331	2.811.520	89.609	80.329	9.280
3° Réseau municipal	51	87	12.250.476	10.287.411	140.810	118.246	22.564
Compagnie des Tramways de Paris et du département de la Seine	64	92	5.300.979	4.296.409	57.619	46.700	10.919
Bouches-du-Rhône : Réseau de Marseille	56	98	3.735.646	2.878.165	38.119	29.369	8.750
Nord : Réseau de Lille et banlieue	68	89	2.121.445	1.573.477	23.836	17.679	6.157
Rhône : Réseau de Lyon et banlieue	49	56	3.654.136	2.342.660	65.252	41.833	23.419
TOTAL	339	506	33.757.511	27.626.224	66.714	54.600	12.114
C. — Tramways à traction mécanique.							
* Seine-et-Oise : Gargan-Livry à Livry	3	3	30.571	34.954	10.190	11.651	— 1.461
* — Sèvres à Versailles	9	9	450.051	547.964	50.006	60.885	— 10.879
* Rhône : Lyon à Saint-Fons et Vénissieux	8	9	285.598	168.668	31.733	18.741	12.992
* Seine-et-Oise : Courbevoie à Saint-Germain	18	18	555.428	387.058	30.857	21.503	9.354
A reporter	38	39	1.321.648	1.138.644	»	»	»

NOTA. — Les tramways marqués d'un astérisque sont autorisés à transporter des bagages et messageries.

1. **Note du Traducteur.** — Renseignements fournis par l'Administration des Travaux publics.

Résultats d'exploitation des tramways pour l'année 1898 (*suite*).

DÉPARTEMENTS ET LIGNES	LONGUEUR réellement construite	LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE y compris les parcours communs	RECETTES BRUTES	DÉPENSES	PAR KILOMÈTRE RECETTES BRUTES	PAR KILOMÈTRE DÉPENSES	PAR KILOMÈTRE PRODUIT NET
	kilom.	kilom.	francs	francs	francs	francs	francs
C. — *Tramways à traction mécanique* (suite).							
Reports	38	39	1.321.648	1.138.644	»	»	»
* Seine et Seine-et-Oise: Paris à Ville-Evrard et embranchements	17	17	425.345	327.509	25.020	19.265	5.755
* Rhône : Lyon à Neuville-sur-Saône	15	16	318.349	246.153	19.897	15.385	4.512
— Lyon à Bron et embranchements	17	20	771.173	613.317	38.558	30.666	7.892
* Indre-et-Loire : Tours à Vouvray	8	10	85.465	43.354	8.546	4.335	4.211
* Puy-de-Dôme : Montferrand à Royat et embranchements	7	7	294.154	161.800	42.022	23.114	18.908
* Seine-et-Oise : Le Raincy à Montfermeil	6	6	139.248	92.889	23.208	15.484	7.727
* Rhône : Lyon (Saint-Just) à Sainte-Foy	3	3	37.384	34.095	12.461	11.365	1.096
* Seine-Inférieure : Funiculaire de la côte Sainte-Marie	1	1	36.959	48.281	»	»	»
* Seine : Paris à Romainville	7	7	763.718	554.680	109.103	79.240	29.863
* Maine-et-Loire : Réseau suburbain d'Angers	15	15	241.330	136.089	16.088	9.072	7.016
* Seine-et-Marne : T. de Fontainebleau	3	3	120.995	99.917	40.331	33.305	7.026
* Rhône : Lyon à Ecully et embranchements	13	9	191.300	147.642	21.256	16.405	4.851
* Isère : Grenoble à Eybens et à Varces, etc.	20	19	222.100	143.113	11.700	7.532	4.168
* Savoie : Réseau d'Aix-les-Bains	10	10	57.288	87.141	5.729	8.714	— 2.985
* Seine-et-Oise : Versailles à Saint-Cyr-l'Ecole	4	5	68.472	39.648	13.694	7.929	5.765
* Gironde : Bordeaux à Pessac	7	6	173.481	130.979	28.913	21.830	7.083
* Allier : Vichy à Cusset	4	4	101.933	80.363	25.483	20.091	5.392
* Seine-et-Oise : Villiers-le-Bel (gare) à Villiers-le-Bel (ville)	3	3	29.166	35.259	9.722	11.753	— 2.031
* Vosges : Gérardmer à Retournemer	10	10	35.795	24.053	3.579	2.405	1.174
* Seine-et-Oise : Montmorency à Saint-Gratien	6	6	106.501	95.326	17.750	15.884	1.866
Seine, Seine-et-Oise : Compagnie générale des Omnibus (Concession Loubat)	22	30	1.954.143	2.053.198	65.138	68.440	— 3.302
Seine : Tramways de Saint-Maur	14	14	198.264	216.821	14.162	15.487	— 1.325
— Funiculaire de Belleville	2	2	472.416	382.965	236.208	191.482	44.726
Seine-et-Oise : Réseau de Versailles	7	15	300.920	264.155	20.061	17.610	2.451
Seine-Inférieure : Réseau du Havre	16	28	1.384.957	797.717	49.463	28.490	20.973
Nord : Réseaux de Roubaix et Tourcoing	27	31	913.968	501.343	29.483	16.172	13 311
Seine-Inférieure : Réseau de Rouen et banlieue	33	38	1.746.858	1.018.248	45.970	26.796	19.174
Var : Réseau de Toulon et banlieue	13	15	754.447	362.320	50.296	24.155	26.141
Loire-Inférieure : Réseau de Nantes	19	16	734.233	487.964	45.889	30.498	15.391
Côte-d'Or : Réseau de Dijon	11	11	268.471	174.318	24.406	15.847	8.559
Charente-Inférieure :							
Saint-Georges-de-Didonne à Pontaillac	7	7	101.721	62.351	14.531	8.907	5.624
Pontaillac à la Grande-Côte	6	6	43.693	29.089	7.282	4.848	2.434
Gironde : Bordeaux à Eysines et à Blanquefort	9	8	182.411	119.171	22.801	14.896	7.905
Ille-et-Vilaine : Paramé à Rotheneuf	4	4	9.720	7.721	2.430	1.930	500
Alpes-Maritimes : Nice à Cimiez	4	4	40.290	51.056	10.072	12.764	— 2.692
Maine-et-Loire : Réseau urbain d'Angers	11	14	211.333	128.914	16.256	9.916	6.340
Rhône : Lyon à Caluire	3	3	83.694	58.394	27.898	19.465	8.433
Marne : Réseau de Châlons-sur-Marne	4	5	70.104	60.415	14.021	12.083	1.938
A reporter	426	467	15.013.447	11.056.412	»	»	»

NOTA. — Les tramways marqués d'un astérique (*) sont autorisés à transporter des bagages et messageries.

Résultats d'exploitation des tramways pour l'année 1898 (*suite*).

DÉPARTEMENTS ET LIGNES	LONGUEUR réellement construite	LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE y compris les parcours communs	RECETTES BRUTES	DÉPENSES	PAR KILOMÈTRE RECETTES BRUTES	PAR KILOMÈTRE DÉPENSES	PAR KILOMÈTRE PRODUIT NET
	kilom.	kilom.	francs	francs	francs	francs	francs
C. — Tramways à traction mécanique (suite).							
Reports	426	467	15.013.447	11.056.412	»	»	»
Cher : Réseau de Bourges	8	5	94.487	87.704	18.897	17.541	1.356
Haute-Vienne : Réseau de Limoges	13	13	361.546	245.796	27.811	18.907	8.904
Ille-et-Vilaine : Réseau urbain de Rennes	14	14	251.363	171.365	17.954	12.240	5.714
Doubs : Réseau de Besançon	9	9	202.698	119.870	22.522	13.319	9.203
Hérault : Réseau de Montpellier	16	16	321.923	246.777	20.120	15.423	4.697
Territoire de Belfort : Belfort et ses faubourgs	5	3	74.681	59.156	24.893	19.719	5.174
TOTAL	491	527	16.320.145	11.987.080	30.965	22.744	8.221
TOTAL I	1.058	1.290	60.740.298	47.898.652	47.086	39.131	7.955
II. — Tramways à traction mécanique pour voyageurs et marchandises.							
A. — Sans garantie de l'État.							
Nord : Réseau de Valenciennes et extensions	59	59	729.872	337.709	12.371	5.724	6.647
Maine-et-Loire : Réseau de Saumur et banlieue	20	21	69.378	59.937	3.304	2.854	450
Calvados : Dives à Luc-sur-Mer et embranchements. Grand-Camp à Isigny	48	48	272.243	173.515	5.672	3.615	2.057
Loire : Rive-de-Gier à Saint-Etienne. — Saint-Etienne à Firminy. — Réseau de Saint-Etienne	39	39	1.288.948	794.751	33.050	20.378	12.672
Seine, Seine-et-Oise : Paris à Arpajon et embranchements	36	40	803.822	578.572	20.095	14.464	5.631
Isère, Savoie : Pontcharra à la Rochelle et embranchement sur Allard-les-Bains	17	17	128.318	83.326	7.548	4.901	23·647
Tarn : Graulhet à Laboutarié	13	13	72.000	42.949	5.538	3.304	2.234
Nord : Fourmies à Wignehies et embranchements	8	4	14.737	157.952	3.684	39.488	— 35.804
Basses-Pyrénées : Bayonne au lycée de Marrac et embranchement sur Biarritz	9	9	161.149	109.633	17.905	12.184	5.724
Doubs : Audincourt à Hermoncourt et embranchement sur Valentigney	9	10	126.231	110.634	12.623	11.063	1.560
Loire, Rhône : Saint-Victor à Thizy	7	7	96.074	65.714	13.725	9.388	4.337
Ille et-Vilaine : Saint-Malo à Saint-Servan et à Paramé	7	7	151.179	100.975	21.597	14.425	7.172
Nord : Saint-Pol-sur-Mer à Dunkerque	3	3	39.203	35.759	13.067	11.919	1.148
Haute-Savoie : Mollesullaz à Annemasse. — Annemasse à Etrembières	5	5	57.122	33.655	11.424	6.731	4.693
Savoie : Chambéry à la Motte-Servolex	5	5	28.238	22.339	5.648	4.468	1.180
Bouches-du-Rhône : Du Marché-des-Capucins au cimetière Saint-Pierre (Marseille)	3	3	326.665	174.629	108.888	58.209	50.679
	0,2	0,2	8.318	7.940	»	»	»
A reporter	288,2	290,2	4.373.497	2.889.989	»	»	»

NOTA. — Les tramways marqués d'un astérique (*) sont autorisés à transporter des bagages et messsgeries.

Résultats d'exploitation des tramways pour l'année 1898 (*suite*).

DÉPARTEMENTS ET LIGNES	LONGUEUR réellement construite	LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE y compris les parcours communs	RECETTES BRUTES	DÉPENSES	PAR KILOMÈTRE RECETTES BRUTES	PAR KILOMÈTRE DÉPENSES	PAR KILOMÈTRE PRODUIT NET
	kilom.	kilom.	francs	francs	francs	francs	francs
A. — *Sans garantie de l'État* (suite).							
Reports	288,2	290,2	4.373.497	2.889.989	»	»	»
Haute-Savoie : Thonon á Rives-sous-Thonon Saint-Julien à la frontière suisse Douvaine à la frontière suisse Ain : Ferney à la frontière suisse	12	12	33.800	51.862	2.817	4.322	— 1.505
Seine-et-Oise : Saint-Germain-en-Laye à Poissy	5	5	84.121	63.941	16.824	12.786	4.036
Savoie : Saint-Béron à Saint-Genix-d'Aoste	16	16	44.507	67.000	2.782	4.187	— 1.405
Haute-Savoie : Annecy à Thônes	22	6	29.360	21.361	4.893	3.560	1.333
Finistère : Réseau de Brest	10	5	179.972	93.781	35.994	18.756	17.238
Manche : Réseau de Cherbourg et banlieue	11	11	227.686	172.518	20.698	15.683	5.015
Nord : Dorignies à Sim-le-Noble	7	1	24.583	28.878	24.583	28.878	— 4.295
Gironde : Bordeaux à Cadillac	32	32	255.524	144.505	7.985	4.516	3.469
Haute-Savoie : Veyrier à Collonges-sous-Salève	5	5	12.529	13.816	2.506	2.763	— 257
Haute-Loire : Espaly à Brives-Charensac et embranchement	7	7	85.923	36.169	12.275	5.167	7.108
Loire : Réseau des tramways du canton sud-est de Saint-Etienne	7	7	207.661	123.454	29.666	17.636	12.030
Savoie : Chambéry à Challes-les-Eaux	7	7	19.369	12.951	2.767	1.850	917
Sarthe : Réseau du Mans	10	10	272.701	171.719	27.270	17.172	10.098
Ardèche-Vals-les-Bains à Aubenas	6	1	3.077	3.311	3.077	3.311	— 234
Seine-Inférieure : Réseau d'Etbeuf	9	5	118.976	101.387	23.795	20.277	3.518
TOTAL	454,2	420,2	5.973.286	3.996.642	14.221	9.516	4.715
B. — *Avec garantie de l'Etat en vertu de la loi de* 1880.							
Côte-d'Or : Beaune à Semur et raccordement[1] Châtillon à Aignay-le-Duc et à Baigneux. Dijon à Fontaine-Française et à Mornay.	210	208	503.435	646.227	2.420	3.107	— 687
Var : Cogolin à Saint-Tropez	9	9	45.636	50.607	5.071	5.623	— 552
Nord : Cambrai à Catillon et embranchement	36	36	192.326	149.230	5.342	4.145	1.197
Haute-Saône : Gray-Gy à Gray-Est — Gy à Marnay — Ronchamp à Plancher-les-Mines	35	35	104.638	78.449	2.990	9.241	749
Nord : Armentières à Halluin — Saint-Amand à Hellemmes	58	58	145.478	118.554	2.508	2.044	664
Haute-Savoie : Annemasse à Samoëns et embranchements	64	64	270.897	196.422	4.233	3.069	1.164
Isère : Vienne à Charavines et à Voiron. — Grenoble à Veurey et raccordement	97	97	398.039	335.975	4.104	3.464	640
A reporter	509	507	1.660.449	1.575.464	»	»	»

1. Le raccordement de Semur (2 kilomètres) ne reçoit pas de garantie de l'Etat.

Résultats d'exploitation des tramways pour l'année 1898 (*suite*).

DÉPARTEMENTS ET LIGNES	LONGUEUR réellement construite	LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE y compris les parcours communs	RECETTES BRUTES	DÉPENSES	PAR KILOMÈTRE RECETTES BRUTES	PAR KILOMÈTRE DÉPENSES	PAR KILOMÈTRE PRODUIT NET
	kilom.	kilom.	francs	francs	francs	francs	francs
B. — *Avec garantie de l'État en vertu de la loi de* 1880 (*11 juin*) (suite).							
Reports	509	507	1.660.449	1.575.464	»	»	»
Deux-Sèvres : Bressuire à Argenton-Château	24	24	22.785	25.060	949	1.044	— 95
Parthenay à Ménigoute	25	25	22.102	26.000	884	1.040	— 156
Drôme : Saint-Vallier au Grand-Serre — Valence à Chabeuil — Tain à Romans — Montélimar à Dieulefit — Saint-Donat à Tain — Chabeuil à Bourg-de-Péage	120	120	351.924	359.594	2.933	2.997	— 64
Dordogne : Périgueux à Saint-Pardoux Dordogne : Haute-Vienne : Périgueux à Saint-Yrieix et raccordement	130	130	331.379	258.653	2.549	1.990	559
Loir-et-Cher : Blois à Ouzouer-le-Marché. — Blois à la Motte-Beuvron	111	111	229.683	264.684	2.069	2.385	— 316
Isère : Vizille à Bourg-d'Oisans — Grenoble à Vizille	61	61	470.914	320.737	7.720	5.258	2.462
Marne : Cormicy à Verzy	46	48	296.524	150.576	6.178	3.137	3.041
Isère, Savoie : Voiron à Saint-Béron et embranchement [1]	36	36	270.555	163.334	7.515	4.537	2.978
Loire-Inférieure : Châteaubriant à Saint-Julien-de-Vouvantes	15	15	59.039	48.962	3.935	3.264	671
Ille-et-Vilaine : Paramé à Cancale	13	5	42.950	35.004	8,590	7.001	1.589
Seine-Inférieure : T. de Saint-Romain	4	4	36.791	34.112	9.198	8.528	0.000
Ain : Trévoux à Saint-Trivièr de Courtes. — Bourg à Frans-Jassans — Ambérieu à Cerdon — Pont-d'Ain à Jujurieux — Virieu à Ruffieu	182	154	469.947	466.360	3.051	3.028	23
Charente, Charente-Inférieure : Pons à la limite du département de la Gironde Saintes au port de Mortagne et embranchements Touvent à Jonzac et embranchement sur le Port-Maubert Pons à Barbezieux Ligne de l'Ile de Ré	190	170	414.904	389.399	2.441	2.291	150
Vienne : Poitiers à Saint-Martin-l'Ars — Ligne des boulevards de Poitiers.	52	52	119.901	97.852	2.305	1.884	424
Vendée : Challans à Fromentine	25	25	55.947	51.097	2.238	2.044	194
Loiret : Pithiviers à Toury	31	31	65.080	56.335	2.099	1.817	282
— Ouzouer-le-Marché à Orléans	32	32	119.912	98.197	3.747	3.068	679
Ille-et-Vilaine : Rennes à Fougères — Rennes à Châteaugiron — Rennes à Plélan	90	67	256.657	186.460	3.836	2.783	1.048
Jura : Lons-le-Saunier à Saint-Claude	79	8	28.342	23.942	3.543	2.993	550
TOTAL	1.775	1.625	5.325.785	4.631.822	3.277	2.850	427
TOTAL DE II	2.229,2	2.045,2	11.299.071	8.628.464	5.525	4.219	1.306
TOTAL GÉNÉRAL	3.287,2	3.335,2	72.039.369	56.527.116	21.595	17.064	4.531

1. La section située dans le département de la Savoie ne reçoit pas de garantie de l'Etat.

Les mécomptes, que donna la loi de 1880, déterminèrent le Gouvernement à proposer la réforme de la législation en vigueur; aussi M. Yves Guyot, Ministre des Travaux publics, déposa-t-il, le 16 février 1892, un projet qui avait plus particulièrement pour objet de modifier les articles 13, 15 et 36 de la loi de 1880 et d'établir des prescriptions nouvelles pour la détermination de la garantie de l'Etat.

Aux termes de ce projet de loi, le taux de l'intérêt servant à fixer la garantie ne pouvait être supérieur à 3,75 $^0/_0$, et l'amortissement au même taux pendant la durée de la concession était limité à un chiffre maximum de 0fr. 75. De plus, les dépenses d'exploitation cessaient d'être fixées à forfait et étaient ramenées à un maximum inséré dans l'acte de concession.

En même temps une Commission spéciale, créée par le Ministre des Travaux publics, proposait une série de mesures pour la réforme de la loi de 1880.

Elle estimait notamment qu'il y avait lieu de maintenir le système de la subvention annuelle établie par la loi de 1880, ainsi que le taux de 5 $^0/_0$, et de subventionner même les insuffisances; mais elle pensait que le concours de l'Etat devait être proportionné aux circonstances dans chaque cas particulier, c'est-à-dire que la loi générale ne devait pas fixer les éléments de la subvention; au contraire, dans chaque cas particulier, on devait déterminer la durée et la quotité du concours de l'Etat; la Commission admettait que le concours de l'Etat ne durât pas aussi longtemps que la concession et que l'on proportionnât les subventions aux ressources de l'exploitation et à la richesse du département; chaque loi spéciale aurait à fixer le maximum de la charge annuelle imposée au Trésor, ce maximum ne pouvant pas dépasser certains chiffres variant suivant la largeur de la voie.

En un mot, la loi générale ne devait pas établir les bases de la subvention d'une manière invariable, mais laisser à chaque loi particulière le soin de déterminer, suivant les cas, le maximum des sacrifices que l'Etat pourrait faire.

Ce maximum était fixé à :

2.800 francs pour les lignes à voie large;

2.000 francs pour les lignes à voie de 1 mètre ;

1.200 francs pour les lignes à voie inférieure à 1 mètre.

A la Chambre des députés, la Commission des chemins de fer, qui avait été saisie du projet de loi déposé par le Gouvernement, faisait de son côté une enquête approfondie sur la situation des chemins de fer d'intérêt local, et par l'organe de M. Georges Cochery, dont le rapport est une étude remarquable de la question délicate des voies secondaires en France et à l'Etranger, elle proposait de modifier seulement les articles 13, 15 et 36 de la loi de 1880.

« La loi de 1865 et la loi de 1880 avaient mis en pratique successivement les deux systèmes opposés : — Subvention une fois donnée en capital, pour la construction, une forte partie des frais de construction restant à la charge du concessionnaire et celui-ci assumant à ses risques et périls l'exploitation ; — garantie d'intérêts et d'exploitation, à peu près intégrale, ne laissant au concessionnaire que très peu de risques et le désintéressant à peu près entièrement de la progression des recettes, lui attribuant souvent des

bénéfices d'autant plus importants que la dépense était plus forte et le trafic moins élevé.

« Ces deux systèmes, trop absolus l'un et l'autre et en réalité opposés, ont également mal réussi.

« Le tort de la loi de 1880 a été de condamner complètement le système de la subvention en capital qui, dans la pratique, avait sans doute présenté de sérieux inconvénients, parce qu'on l'avait fait porter sur une partie seulement du capital et non sur la totalité ; on avait exposé ainsi les départements concédants à se trouver en face de concessionnaires qui ne pourraient pas obtenir des promesses du trafic les ressources suffisantes pour achever la construction.

« La loi de 1865 limitait donc trop la garantie applicable à la construction ; la loi de 1880 a inauguré non seulement le système de la garantie complète de la construction, mais encore de l'exploitation. C'était passer à l'extrême. Et encore cette exagération des sacrifices des départements et de l'Etat a-t-elle, au moins, été de nature à pousser activement à la construction des chemins de fer d'intérêt local? Non, car les départements ont été justement effrayés par l'énormité des dépenses.

« Les populations ont été singulièrement déçues en voyant ces dépenses hors de proportion avec les résultats effectifs obtenus. L'établissement de chemins de fer d'intérêt local était devenu une spéculation financière beaucoup plus qu'une entreprise de transports, destinée à accroître la richesse d'une région, à la mettre en valeur, et, fût-ce au prix de sacrifices momentanés, à se préparer d'importants éléments de recettes pour l'avenir.

« Les deux lois procédaient d'une même conception, peu pratique, et dont la généralisation était dangereuse : confier à une même Compagnie l'établissement et l'exploitation pour les chemins de fer d'intérêt local comme pour les lignes d'intérêt général.

« Sans doute, pour les grandes Compagnies de chemins de fer qui constituent de vastes entreprises d'une grande solidité, dont l'exploitation forme la partie essentielle, et qui sont incontestablement soucieuses du développement du trafic, une telle organisation est rationnelle. Mais, pour une Compagnie d'intérêt local, il ne saurait en être ainsi. Une Compagnie d'intérêt local, pour son exploitation, a besoin d'être *locale*, de bien connaître les besoins et les ressources de la région, de savoir adapter ses méthodes aux conditions diverses de cette exploitation. Elle doit sans doute présenter une surface réelle, mais n'a pas besoin de vastes capitaux, comme ceux qui sont nécessaires pour la construction d'une ligne. Un constructeur a des aptitudes toutes différentes de celles d'un exploitant ; si on lui demande d'être l'un et l'autre, on court risque de n'avoir en face de soi ni l'un ni l'autre, mais seulement un financier, qui ne verra dans la concession qu'une opération financière, et, après s'être réservé l'opération financière, sous-traitera pour la construction et l'exploitation, après avoir prélevé son bénéfice, ou abandonnera la construction et l'exploitation à des sous-ordres.

« Ajoutons à cela que la construction et l'exploitation sont des opérations successives, ce qui facilite la division.

« En outre, quel est le résultat du système de la loi de 1880? C'est, en réalité, de mettre à la charge du département et de l'Etat le capital de pre-

mier établissement, mais en le faisant constituer par un intermédiaire dont le crédit personnel est très inférieur au crédit de l'Etat et même du département, sans que la garantie d'intérêts suffise à relever suffisamment ce crédit, en raison des risques apparents que le concessionnaire doit assumer.

« L'Etat et le département sont engagés pour le capital, mais ils le payent un prix sensiblement supérieur à celui qui correspond à la réalité de leur crédit. En sorte qu'ils auraient pu apporter un concours avec un même sacrifice annuel, plus complet, ou donner le même concours avec une charge moindre. »

Il est donc incontestable que les charges résultant pour l'Etat et les départements des concessions de lignes d'intérêt local ont été jusqu'à présent hors de proportion avec les résultats obtenus. Ni par la loi de 1865, ni par celle de 1880, on n'a pu réaliser en France les mêmes progrès qu'à l'Etranger.

Faut-il conclure d'une pareille constatation que la construction des lignes d'intérêt local doit être arrêtée?

Ne faut-il considérer dans l'établissement d'une ligne d'intérêt que la recette problable d'exploitation?

M. Georges Cochery repoussait cette proposition.

« En France, à la fin de 1891, ajoutait-il, le réseau complet des chemins de fer en exploitation comprend 37.673 kilomètres, se décomposant en 34.898 kilomètres d'intérêt général et 3.275 kilomètres d'intérêt local.

« A la même date, le total des lignes en construction, classées et concédées, s'élevait à 9.514 kilomètres, dont 8.318 d'intérêt général, 977 d'intérêt local, 219 de tramways.

« Après l'achèvement, dans un délai maximum de quinze ans, le réseau français serait de 48.000 kilomètres en chiffres ronds.

« En tenant compte des bifurcations des lignes de chemins de fer (10.000 au moins) et des doubles emplois dans le comptage de la longueur effective du réseau, et aussi de la densité exceptionnelle des lignes aux abords des grandes villes, on peut estimer à 30.000 kilomètres la longueur des voies ferrées exerçant un effet utile d'attraction sur les régions voisines.

« Si l'on admet 10 kilomètres pour la largeur de la zone d'attraction, c'est 300.000 kilomètres carrés qui sont efficacement desservis par les chemins de fer, soit les trois cinquièmes seulement de la France. Deux cinquièmes de la France échappent donc encore en grande partie à l'action des chemins de fer. »

Pour toutes ces raisons, la Commission des chemins de fer pensa que les nouvelles lignes ne pouvaient s'établir qu'avec le concours de l'Etat et des départements et communes, et s'efforça d'améliorer les clauses financières de la loi de 1880 en laissant intacts les autres principes de cette loi.

Au point de vue de la participation du Trésor, le nouvel article 13 édictait les obligations suivantes :

1° L'Etat prend un engagement envers le département ou la commune; mais sa contribution, qui doit rester inférieure à celle du département ou de la commune, n'est donnée que pour soixante ans au maximum;

2° L'intérêt garanti ne peut, déduction faite de l'impôt, dépasser de plus de 0 fr. 65 le taux moyen de la rente française au taux nominal le plus réduit, pendant les six mois précédant la déclaration d'utilité publique;

3° Dans le calcul des subventions, les insuffisances d'exploitation ne

peuvent entrer en ligne de compte pour un chiffre supérieur à 750 francs par kilomètre ;

4° La loi déclarative d'utilité publique doit énoncer la charge maximum du Trésor ;

5° L'acte de concession doit limiter à un maximum les dépenses de construction et les dépenses d'exploitation ; le même acte peut autoriser à porter au compte des dépenses de premier établissement : 1° une prime d'économie ; 2° les insuffisances d'exploitation constatées pendant la période de construction ; 3° les travaux complémentaires, sans que ces trois dépenses facultatives puissent avoir pour effet de porter la dépense totale au-delà du maximum prévu. L'acte de concession peut aussi allouer à l'exploitant soit une prime d'économie, soit une somme fixe annuelle ;

6° L'Etat peut donner tout ou partie de sa subvention en capital ;

7° Le concessionnaire doit fournir le matériel roulant et une partie du capital.

De plus, l'ancien article 15 de la loi de 1880, relatif au partage des bénéfices, était complété par une clause qui rendait l'article applicable, en ce qui concerne l'Etat, même quand la concession a pris fin. Dans ce cas, le département et la commune devenaient alors redevables à l'Etat des avances que celui-ci avait faites.

Enfin, l'article 36 de la loi de 1880, qui s'applique plus spécialement aux tramways, était également modifié dans le même sens que les articles 13 et 15 propres aux lignes d'intérêt local.

Ces modifications formulées dans une proposition de loi indiquaient clairement la volonté de la Commission parlementaire : Permettre à l'Etat, aux départements et aux communes de concourir à la construction du réseau d'intérêt local, selon les cas et selon les circonstances ; intéresser davantage les entrepreneurs dans la construction, l'exploitation des lignes ; en un mot, associer plus directement et plus intimement les capitaux du concessionnaire et les ressources fournies par les concédants.

Jusqu'à présent le rapport de M. Georges Cochery n'a pas été discuté.

Plus tard, un projet de loi, modifiant sur quelques points la loi de 1880, fut déposé le 24 février 1894 sur le bureau de la Chambre, par M. Jonnart, Ministre des Travaux publics. Ce projet n'a pas encore fait l'objet d'un rapport[1].

1. **Note du Traducteur.** — Nous donnons, en terminant, la situation générale des engagements du Trésor jusqu'au 1er décembre 1899.

CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL ET TRAMWAYS SUBVENTIONNÉS PAR L'ÉTAT, SOUS LE RÉGIME DE LA LOI DU 11 JUIN 1880.

SITUATION

DES ENGAGEMENTS DU TRÉSOR

AU 1er DÉCEMBRE 1889.

CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL ET TRAMWAYS SUBVENTIONNÉS

Situation des engagements

DÉPARTEMENTS	DATES des lois ou décrets accordant la participation de l'État	LIGNES		CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL	
				LONGUEUR	MAXIMUM fixé par les lois désignées ci-contre pour la subvention annuelle de l'État
			kilom.	kilom.	francs
Ain	25 juillet 1894	Trévoux à Saint-Trivier-de-Courtes	81	....	....
		Bourg à Frans-Jassans	47		
		Ambérieu à Cerdon	23		
		Pont-d'Ain à Jujurieux	8		
		Virieu-le-Grand à Ruffieu	22		
	17 juin 1897	Pont-de-Vaux à la gare de Pont-de-Vaux-Fleurville (*a*)		....	....
	4 mai 1899	Ferney-Voltaire à Gex		....	....
Aisne	26 septembre 1882	Le Catelet à la limite du département du Nord vers Denain		3	921 »
	28 juillet 1885	Saint-Quentin au Catelet		30	8.400 »
	12 août 1885	La Ferté-sous-Jouarre à Montmirail (partie située dans l'Aisne)		....	mémoire (*b*)
	17 avril 1898	Guise au Catelet		40	37.397,50
Alger	16 janvier 1892	El-Affroun à Marengo		....	....
		Dellys à Boghni		....	....
Allier	20 août 1883 et 6 juillet 1889	Moulins à Cosne	57	185	207.325 »
		Varennes à Bézenet	65		
		Commentry à Chambouchard	28		
		Chantelle à Ebreuil	22		
		Bézenet à Commentry	13		
	29 juillet 1889	Dompierre à la Palisse		43	63.750 »
Ardennes	9 août 1894	Raucourt à Vouziers et embranchement de Châtillon à Buzancy	58	89	80.976 »
		Nouzon à Gespunsart	8		
		Le Tremblois à Rocroi	1[illegible]		
		Wassigny à Signy-l'Abbaye	11		
	17 avril 1898	Monthermé-Est à Hautes-Rivières		17	27.277 »
		Le Châtelet à Juniville		9	10.974 »
Aube	17 août 1897	Les Riceys à Cunfin		36	39.160 » (*c*)
Aude	25 mars 1898	Ouveillan à Fleury, par Narbonne		....	....
		Lézignan (Midi) à la limite du département de l'Hérault vers Olonzac			
		Lézignan (ville) à Monthoumet			
		La Nouvelle à Pierredroite			
		Ferrals-des-Corbières à Euchan			
		Carcassonne à Cannes, par Conques			
		Conques à Lastours			
		Castelnaudary à Belpech			
		Faujeaux à Saint-Denis avec embranchement de Saint-Martin-le-Viel à Alzonne (Midi)			
		Thézan à Villedaigne			
Bouches-du-Rhône	30 août 1884	Fontvieille à Salon	37	85	170.000 »
		Barbentane à Orgon	23		
		Saint-Rémy à Orgon	20		
		La Ciotat (gare) à la Ciotat (ville)	5		
	27 juillet 1886 et 2 décembre 1891	Eyguières à Meyrargues		48	66.100 »
	25 juin 1889	Arles-Trinquetaille au Salin-de-Giraud	38	72	40.000 »
		Arles-Trinquetaille aux Saintes-Maries	34		
	29 décembre 1897	Arles-Trinquetaille à la limite du département du Gard, vers Nîmes		1	6.630 »

PAR L'ÉTAT, SOUS LE RÉGIME DE LA LOI DU 11 JUIN 1880.

de l'État au 31 *juillet* 1899.

TRAMWAYS		ENSEMBLE PAR DÉPARTEMENT		OBSERVATIONS
LONGUEUR	MAXIMUM fixé par les décrets désignés ci-contre pour la subvention annuelle de l'État	LONGUEUR	MAXIMUM de la subvention annuelle de l'État	
kilom.	francs	kilom.	francs	
181	149.832 »	187 (A	157.982 »	
6	4.250 »			*a*) Entreprise communale (ville de Pont-de-Vaux).
(A)	3.900 »			A) La longueur de la ligne Ferney-Voltaire à Gex n'est pas encore délimitée.
....	....	73	46.718,50	
				b) Section comprise, au point de vue de la garantie de l'Etat, dans le chiffre de 159.639 francs, indiqué ci-après pour le département de Seine-et-Marne.
19	15.000 »	89	71.000 »	
70	56.000 »			
....	....	228	271.075 »	
....	....	115	119.227 »	
....	....	36	39.160 »	*c*) 1.100 francs par kilomètre pour une longueur ne pouvant dépasser 35^{km},6, soit 39.160 francs pour la ligne entière.
302	247.483 »	302	247.483 »	
....	....	206	282.730 »	

DÉPARTEMENTS	DATES DES LOIS OU DÉCRETS accordant la participation de l'État	LIGNES		CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL — LONGUEUR	CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL — MAXIMUM fixé par les lois désignées ci-contre pour la subvention annuelle de l'État
			kilom.	kilom.	francs
Calvados	15 juin 1897	Grandcamp-les-Bains à la gare de Molay-Littry et à la mine de Littry	32	....	....
		Courseulles à Arromanches et à Bayeux	26		
		Caen à Falaise	45		
		Port-en-Bessin à Bayeux	11		
	15 mai 1899	Littry à Balleroy	10	....	....
		Bayeux à la Besace	40		
Charente	7 juillet 1886	Angoulême à Rouillac		37	55.500 »
	4 juillet 1893	Rouillac à la limite du département, vers Matha.		9	13.500 »
	20 janvier 1893	Barbezieux à la limite du département de la Charente-Inférieure, vers Pons		....	....
Charente-Inférieure	4 juillet 1893	Matha à la limite du département, vers Rouillac.		17	25.500 »
	20 janvier 1893	Pons à la limite du département de la Gironde, vers Saint-Ciers-la-Lande	36	....	....
		Saintes au port de Mortagne et embranchement	44		
		Touvent à Jonzac et embranchement	39		
		Pons à la limite du département de la Charente, vers Barbezieux	27		
		Ligne de l'Ile de Ré	36		
Cher	20 août 1885	Bourges à Dun-sur-Auron		34	49.000 »
	1er août 1890	Dun-sur-Auron à Laugère		22	36.000 »
Côte-d'Or	10 octobre 1888 17 mars 1892	Beaune à Arnay-le-Duc	41	....	....
		Châtillon à Aignay-le-Duc	35		
		Dijon à Fontaine-Française	43		
		Semur à Saulieu	28		
	23 juillet 1892	Arnay-le-Duc à Saulieu	29	....	....
		Fontaine-Française à Mornay	9		
		Vaurois à Baigneux-les-Juifs	23		
	15 mai 1899	Dijon à Saint-Seine l'Abbaye		....	....
Dordogne	21 décembre 1886	Périgueux à Saint-Pardoux-la-Rivière	54	....	....
		Périgueux à la Juvénie	68		
	25 mai 1897	Périgueux à Vergt		....	....
Doubs	21 juillet 1897	Pontarlier à Mouthe		....	....
	15 avril 1898	Andelot (gare P.-L.-M.) à Levier		21	30.560 »
Drôme	17 août 1891 18 avril 1893	Saint-Vallier au Grand-Serre	31	....	....
		Tain à Romans	18		
		Valence à Chabeuil	12		
		Montélimar à Dieulefit	29		
		Chabeuil à Sainte-Eulalie-en-Royan	56		
		Saint-Donat à Tain et à Romans	9		
		Châtillon à Pont-de-Quart	8		
Eure	14 avril 1899	Cormeilles à Glos-Montfort		(*f*)	37.437 »
Eure-et-Loir	27 février 1897	Lives à Bonneval	33	....	....
		Saint-Sauveur à Châteauneuf	4		
		Brezolles à Dreux	24		
Finistère	14 février 1891	Brest à Ploudalmézeau	31	112	100.000 »
		Brest à Lannilis	24		
		Landerneau à Lesneven et à Plounéour-Trez.	27		
		Douarnenez à Audierne	20		
	5 avril 1898	Ploudalmézeau à Portsall	4		
		Lannilis à Laberwrach	6		
	14 janvier 1899	Quimperlé à Pontaven		20 (F)	....
Gard	29 décembre 1897	Nîmes à la limite du département des Bouches-du-Rhône, vers Arles-Trinquetaille		28	37.570 »
	31 mars 1899	Bouillargues à Saint-Gilles		(F')	15.937,50

TRAMWAYS		ENSEMBLE PAR DÉPARTEMENT		OBSERVATIONS
LONGUEUR	MAXIMUM fixé par les décrets désignés ci-contre pour la subvention annuelle de l'État	LONGUEUR	MAXIMUM de la subvention annuelle de l'État	
kilom.	francs	kilom.	francs	
114	101.130 »	164	148.955 »	
50	47.825 »			
....	....			
....	....	55	77.793 »	
9	8.793 »			
....	....			
182	172.750 »	199	198.250 »	
....	....	56	85.000 »	
147	178.055,63 (d)	208 (e')	284.639,11	d) 1.223f,75 par kilomètre, sans pouvoir dépasser 178.055f,63 pour l'ensemble des lignes.
61	69.991,90 (e)			e) 1.138 francs par kilomètre, sans pouvoir dépasser 69.995f,90 pour l'ensemble des lignes.
(e')	36.591,58			e') Longueur non déterminée.
122	107.302,50	146	131.127,50	
24	23.825 »			
30	30.000 »	51	60.560 »	
....	....			
163	193.200 » (f)	163	193.200 »	f) 1.150 francs et 1.175 francs par kilomètre, suivant les lignes, sans pouvoir dépasser 193.200 francs pour l'ensemble du réseau.
....	....	(f')	37.437 »	f') Longueur non délimitée.
61	60.210 »	61	60.210 »	
....	....	132	122.317 »	
....	....			F) Cette ligne s'ajoute au réseau défini par les lois des 14 février 1891 et 5 avril 1898.
....	....	28 (F')	52.507,50	
....	....			F') Longueur non délimitée.

DÉPARTEMENTS	DATES des lois ou décrets accordant la participation de l'État	LIGNES	kilom.	CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL — LONGUEUR	CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL — MAXIMUM fixé par les lois désignées ci-contre pour la subvention annuelle de l'État
				kilom.	francs
Hte-Garonne	14 avril 1896	Toulouse à Boulogne-sur-Gesse avec embranchement de Fonsorbes à Sainte-Foy-de-Peyrolières.		62	86.000 »
Gers				24	25.000 »
Gironde	22 août 1881	Saint-André à Blaye	29	271	400.000 » (g)
		Blaye à Saint-Ciers-la-Lande	22		
		Lesparre à Saint-Symphorien	141		
		Lacanau à Bordeaux	45		
		Hostens à Beautiran	34		
Ille-et-Vilaine	17 août 1895	Rennes à Fougères	51	....	....
		Rennes à Châteaugiron	19		
		Rennes à Plélan	37		
	13 juillet 1897	Paramé à Cancale avec embranchement sur le port de la Houle		....	....
	21 avril 1899	Château-Giron à la Guerche		....	....
		Rennes à Miniac-Morvan			
		La Mézière à Bécherel			
		Liffré à Antrain			
		Sens à Plaine-Fougères			
Indre-et-Loire	26 septembre 1882	Ligré-Rivière à Richelieu		16	40.000 »
	26 septembre 1882	Port-Boulet à Châteaurenault		104	131.000 »
	17 août 1885	Ligueil à Montrésor	41	93	163.000 »
		Grand-Pressigny à Esvres	52		
Isère	26 août 1889 10 décembre 1889	Vienne au Grand-Lemps et aux Quatre-Chemins	64	....	....
		Les Quatre-Chemins à Charavines	6		
	19 octobre 1892 18 mai 1895	Les Quatre-Chemins à Voiron		....	....
	28 janvier 1893	Grenoble (Porte-Très-Cloîtres) à Veurey		....	....
	28 janvier 1893	Voiron à la limite de la Savoie, vers Saint-Béron et embranchement de Saint-Laurent-du-Pont à Fourvoirie		....	....
	17 février 1893	De la gare de Vizille (P.-L.-M.) au bourg d'Oisans.		....	....
	20 mai 1893	Grenoble (gare P.-L.-M.) à Vizille		....	....
	12 janvier 1898	Saint-Jean-de-Bournay à Saint-Marcellin		....	....
		La Côte-Saint-André au Grand-Lemps			
Jura	16 février 1893 6 août 1895	Lons-le-Saunier à Saint-Claude, par Moirans, avec embranchement sur Orgelet	79	....	....
	1er avril 1898	Orgelet à Arinthod	17		
	9 janvier 1890	Dole à Gray		(i')	26.000 »
Landes	10 janvier 1885	Sore à Luxey		9	7.180 » (j)
Loir-et-Cher	23 décembre 1886	Blois à Ouzouer-le-Marché	49	....	....
		Lamotte-Beuvron à Blois	62		
	23 août 1896	Montrichard à Blois	31		
		Oncques à Vendôme	20		
Loire	9 juin 1891	Feurs à Panissières (voie monorail)		17	16.566,50
	18 décembre 1896	Saint-Héand à Pélussin	59	115	139.700 »
		Roanne à Boën	56		
Loire-Inférieure	17 mars 1887	Châteaubriant à Saint-Julien-de-Vouvantes.	15	....	....
	15 avril 1898	Saint-Julien-de-Vouvantes à La Chapelle-Glain	4		
	1er août 1890	Nantes à Légé		44	43.000 »
	9 août 1894	Nantes à la limite du département de Maine-et-Loire, vers Cholet		30	37.119 »
Loiret	20 août 1891	Pithiviers à Toury		....	....
	15 juin 1893	Ouzouer-le-Marché à Orléans		....	....

TRAMWAYS		ENSEMBLE PAR DÉPARTEMENT		OBSERVATIONS
LONGUEUR	MAXIMUM fixé par les décrets désignés ci-contre pour la subvention annuelle de l'État	LONGUEUR	MAXIMUM de la subvention annuelle de l'État	
kilom.	francs	kilom.	francs	
....	....	82	86.000 »	
....	....	24	25.000 »	
....	....	271	400.000 »	g) La loi du 22 août 1881 n'a pas fixé de maximum spécial. On a porté le maximum de 400.000 francs résultant de l'article 14 de la loi organique du 11 juin 1880.
107	93.600 »	290	223.561 »	
17	14.961 »			
166	115.000 »			
....	....	213	334.000 »	
70	70.000 »			
12	15.990 » (h)			h) 1.300 francs par kilomètre, sans pouvoir dépasser 15.990 francs pour la ligne entière.
16	13.600 » (i)	264	172.477,50	i) 850 francs par kilomètre, sans pouvoir dépasser 13.600 francs pour la ligne entière.
26	4.287,50			
35	30.600 »			
21	17.000 »			
84	21.000 »			
96	111.305 »	96 (i')	137.305 »	i') Longueur non délimitée. Une partie de cette ligne se prolonge dans le département de la Haute-Saône.
....	....			
....	....	9	7.180 »	j) 4 0/0 des subventions en capital, versées par le département et par la commune de Luxey, et s'élevant à 179.500 francs.
162	135.554,35	162	135.554,35	
....	....	132	156.266,50	
19	21.500 »	93	101.619 »	
....	....			
....	....			
31	17.920 »	63	43.000 »	
32	25.080 »			

DÉPARTEMENTS	DATES des lois ou décrets accordant la participation de l'État	LIGNES	CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL — LONGUEUR	CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL — MAXIMUM fixé par les lois désignées ci-contre pour la subvention annuelle de l'État
		kilom.	kilom.	francs
Maine-et-Loire	9 juin 1888 et 5 janvier 1893	Angers à Noyant.... 65 / De la gare d'Angers (Saint-Laud) à l'origine de la ligne d'Angers à Noyant 1	66	56.204,80
	14 juin 1892	Saumur à Cholet....	81	67.514 »
	9 août 1894	Cholet à la limite du département de la Loire-Inférieure, vers Nantes, et embranchement de Beaupréau à Chalonnes....	84	75.958 »
	9 janvier 1899	Prolongement de Chalonnes à la Possonnière (I).	....	(I)
Manche	3 février 1883	Valognes-Montebourg à Saint-Vaast et Barfleur.	44	100.000 »
	3 juin 1899	Avranches à Saint-James	....	....
Marne	24 juillet 1893	Cormicy à Verzy, par Reims....	....	....
	12 août 1885	La Ferté-sous-Jouarre à Montmirail (partie située dans la Marne) (*k*)	....	mémoire (*k*)
	6 juillet 1899	Epernay à Montmirail.... 62	125	71.312,50
	6 juillet 1899	Reims à Dormans.... 63		69.300 »
Hte-Marne	9 août 1884	Gudmont à Rimaucourt....	21	40.000 »
Mayenne	16 décembre 1896	Laval à Saint-Jean-sur-Erve .... 33 / Laval à Landivy.... 68 / Landivy à Mayenne.... 47	148	119.436 »
Morbihan	9 janvier 1899	Plouay à Ploërmel.... 89	196	90.800 »
		Laroche-Bernard à Locminé.... 81		82.650 »
		Lorient à Plouay 26		26.550 »
Meuse	3 mars 1885 / 6 décembre 1890	Bar-le-Duc à Vaubecourt.... 24 / Rembercourt à Clermont.... 33 / Beauzée à Verdun 38	95	160.000 »
Nièvre	11 août 1897	Corbigny à Saulieu .... / Corbigny à Chitry-les-Mines....	80 (*l*)	104.080 »
Nord	17 août 1880	Cambrai à Catillon	....	....
	28 juillet 1891	Armentières à Halluin	....	....
	28 août 1893	Saint-Amand à Hellemmes....	....	....
	26 septembre 1882	Denain à la limite de l'Aisne, vers le Catelet...	50	17.109 »
	2 avril 1891	Bergues à Hazebrouck, avec embranchement de Rexpoède sur Hondschoote	43	38.950 »
		Maubeuge à Villers-sire-Nicole....	12	12.500 »
	12 août 1893	Haspres à Solesmes.... / Solesmes à Quiévy, vers Caudry .... / Solesmes à Landrecies	78	65.412 »
	12 août 1893	Landrecies à Avesnes....		
	12 août 1893	Bettrechies à Hon et embranchement de Bavay.	9	13.475 »
	9 août 1894	Pont-de-la-Deule à Pont-à-Marcq	29	31.900 »
	7 juillet 1896	Lourches à Cambrai	24	18.347 »
	17 avril 1898	Cambrai à la limite du département du Pas-de-Calais, vers Marquion	10	21.117,60
Oise	22 juillet 1889	Estrées-Saint-Denis à Froissy	43	50.000 »
	3 juin 1891	Milly à Formerie .... 31 / Noyon à Guiscard et embranchement sur Lassigny.... 27	58	83.321 »
	26 novembre 1894	Bussy à la limite du département de la Somme, vers Ercheu	12	16.520 »
Pas-de-Calais	12 décembre 1889	Aire à Fruges.... 31 / Rimeux-Gournay à Berck.... 57	88	109.187 »
	8 août 1890	Lens à Frévent	54	50.240 »
	3 août 1892	Le Portel à Boulogne, Bonningues et Tournehem.	43	44.539 »
	17 avril 1898	Marquion à la limite du département du Nord, vers Cambrai	10	16.947 »

TRAMWAYS		ENSEMBLE PAR DÉPARTEMENT		OBSERVATIONS
LONGUEUR	MAXIMUM fixé par les décrets désignés ci-contre pour la subvention annuelle de l'État	LONGUEUR	MAXIMUM de la subvention annuelle de l'État	
kilom.	francs	kilom.	francs	
....	....	231	199.676,80	
				I) Compris dans le maximum de 75.958 francs fixé par la loi du 9 août 1894.
....	....	65	120.812 »	
21	20.812 »			
46	49.920 »			
....	....	171	190.532,50	k) Section comprise, au point de vue de la garantie de l'État, dans le maximum de 159.639 francs, indiqué ci-après pour le département de Seine-et-Marne.
....	....			
....	....	21	40.000 »	
....	....	148	119.436 »	
....	....	196	200.000 »	
....	....	95	160.000 »	
....	....	80	104.080 »	l) Dont 3 kilomètres dans le département de la Côte-d'Or.
36	17.291 »			
26	13.250 »			
32	23.680 »			
....	....	349	273.031,60	
....	....	113	149.841 »	
....	....	195	220.913 »	

DÉPARTEMENTS	DATES DES LOIS OU DÉCRETS accordant la participation de l'État	LIGNES		CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL	
				LONGUEUR	MAXIMUM fixé par les lois désignées ci-contre pour la subvention annuelle de l'État
			kilom.	kilom.	francs
Puy-de-Dôme	11 janvier 1887	Gerzat à Maringues		20	27.000 »
		Riom à la station de Volvic		18	30.000 »
Pyrénées (Basses-)	4 avril 1898	Pau à Pontacq		....	....
		Pau à Monein			
		Pau à Lembeye et embranchement sur Garlin			
		Oloron à Mauléon			
		Oloron à Sauveterre			
Rhône	21 août 1882	Lyon-Saint-Just à Vaugneray et à Mornant		31	70.000 »
	24 juin 1896	Villefranche à Tarare et raccordements	43	91	136.200 » (*m*)
		Villefranche à Monsols et raccordement	48		
	25 février 1899	Amplepuis à Saint-Vincent-de-Reims		16	23.033 »
Saône-et-Loire	5 janvier 1891	Digoin à Etang		53	74.000 »
		Bourbon-Lancy à Tournon-sur-Arroux		46	61.100 »
	28 juillet 1897	Autun à Corcelles	23	120	143.700 »
		Mâcon à Fleurville	35		
		Saint-Bonnet-Beaubéry à Montceau-les-Mines	45		
		Saint-Marcel à Saint-Martin-en-Bresse	17		
Hte-Saône	14 avril 1892	De la gare de Gray-Gy à la gare de Gray-Est	2	....	....
		Gy à Marnay	17		
		Ronchamp à Plancher-les-Mines	16		
	7 avril 1898	Bucey-les-Gy à Frétigney		....	....
	9 janvier 1899	Dôle à Gray		(*o'*)	24.232 »
Sarthe	4 mai 1895	Le Mans au Grand-Lucé	31	226	166.209 »
		Le Grand-Lucé à la Chartre (*p*)	18		
		Ballon à la forge d'Antoigné	7		
		Le Mans à Saint-Denis-d'Orques	47		
		Le Mans à Saint-Côme-de-Vair	42		
		Le Mans à Cérans-Foulletourte	24		
		Foulletourte à Mayet	25		
		Mamers à la Ferté-Bernard	32		
Hte-Savoie	29 décembre 1888	Annemasse à Samoëns et embranchement		....	....
Seine-et-Marne	12 août 1885	La Ferté-sous-Jouarre à Condetz et à Montmirail	45	97	159.639 » (*q*)
	22 juin 1888	Montereau à Château-Landon	52		
	7 juin 1894	Bray-sur-Seine à Sablonnières	89		
	6 mai 1899	Jouy-le-Châtel à Marles	24	....	....
		Melun à Verneuil	20		
	14 juin 1899	Lagny à Villeneuve-le-Comte		(*q'*)	22.500 »
Seine-et-Oise	2 août 1883	Valmondois à Epiais-Rhus		13	9.870 »
	1er août 1887	Epiais-Rhus à Marines		9	7.500 »
	13 mai 1896	Versailles à Maule		....	....
Seine-Inférieure	5 avril 1897	Saint-Romain-de-Colbosc à la gare de Saint-Romain		....	....
	15 avril 1898	Monterollier-Buchy à Saint-Saëns		10	19.080 » (*r*)
Deux-Sèvres	4 août 1895	Bressuire à Montreuil-Bellay	63	....	....
		Parthenay à Saint-Laurs	43		
		Parthenay à Ménigoute	25		
		Ménigoute à Saint-Maixent	20		
		Saint-Maixent à Melle	49		

TRAMWAYS		ENSEMBLE PAR DÉPARTEMENT		OBSERVATIONS
LONGUEUR	MAXIMUM fixé par les décrets désignés ci-contre pour la subvention annuelle de l'État	LONGUEUR	MAXIMUM de la subvention annuelle de l'État	
kilom.	francs	kilom.	francs	
....	....	38	57.000 »	
202	160.792 »	202	160.792 »	
....	....	138	229.233 »	*m*) 1.496f,30 par kilomètre, sans pouvoir dépasser 136.200 francs pour l'ensemble des deux lignes.
....	....	219	278.800 »	
35	39.600 » (*n*)	46(*o'*)	71.750 »	*n*) 1.100 francs par kilomètre, sans pouvoir dépasser 39.600 francs pour l'ensemble des lignes.
11	7.918 » (*o*)			*o*) 740 francs par kilomètre, sans pouvoir dépasser 7.918 francs pour la ligne entière.
....	....			*o'*) Longueur non délimitée. Une partie de la ligne s'étend dans le département du Jura.
....	....	226	166.209 »	*p*) La ligne du Grand-Lucé à la Chartre, déclarée d'utilité publique, comme tramway, par décret du 23 juin 1883, figure parmi les chemins de fer d'intérêt local en vertu de la loi du 4 mai 1895.
64	64.000 »	64	64.000 »	
....	....	230(*q'*)	339.379 »	*q'*) Longueur non encore déterminée.
....	157.240 »			*q*) Y compris les sections de la ligne de la Ferté-sous-Jouarre à Montmirail, située dans les départements de l'Aisne et de la Marne.
....	....			
....	....	48	46.353 »	
....	....			
26	28.983 »			
4	2.709 »	14	21.789 »	*r*) 1.880 francs par kilomètre, sans pouvoir dépasser 19.080 francs pour la ligne entière.
200	167.795 »	200	167.795 »	

DÉPARTEMENTS	DATES DES LOIS OU DÉCRETS accordant la participation de l'État	LIGNES		CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL — LONGUEUR	MAXIMUM fixé par les lois désignées ci-contre pour la subvention annuelle de l'État
			kilom.	kilom.	francs
Somme	17 janvier 1885 et 22 juillet 1889	Matigny à Ercheu	20	131	300.000 »
		Albert à Montdidier	33		
		Abbeville à Dompierre	31		
		Amiens à Beaucamps-le-Vieux	48		
		Albert à Ham	76		
		Albert à Doullens	43		
		Noyelles au Crotoy	7		
		Saint-Valéry à Cayeux	12		
		Forest-l'Abbaye à Noyelles	11		
	24 mars 1898	Beaucamps-le-Vieux à Aumale (S)	10		
	26 novembre 1894	Ercheu à la limite du département de l'Oise, vers Bussy		1	1.540 »
Var	22 juillet 1886	Hyères à Fréjus-Saint-Raphaël		83	80.000 »
	10 juin 1892	Cogolin à Saint-Tropez		....	....
Vendée	28 mars 1894	Challans à Fromentine		....	....
	23 novembre 1897	La Roche-sur-Yon aux Herbiers	44	....	....
		Les Quatre-Chemins-de-l'Oie à Montaigne	24		
		Les Sables-d'Olonne au Champ-Saint-Père	39		
		L'Aiguillon-sur-Mer à Chantonnay	52		
		La Roche-sur-Yon à la limite de la Loire-Inférieure, vers Legé	32		
Vienne	26 avril 1892	Poitiers à Saint-Martin-l'Ars	48	....	....
		Place du Petit-Blossac à la ligne précédente	4		
Hte-Vienne	14 août 1890	La Juvénie à Saint-Yrieix		....	....
Vosges	5 janvier 1882	Etival à Senones		9	10.800 » (t)
Yonne	17 janvier 1885	La Roche à l'Isle-sur-Serein		75	70.000 »
	13 décembre 1898	Sens à Egreville	40	76	70.900 »
		Toucy à Joigny	36		
		Totaux		4.214	4.945.401,40

ENGAGEMENTS POSTÉRIEURS

Côte-d'Or et Hte-Saône	17 août 1899	Mornay à Champlitte	....	....
Marne	27 septembre 1899	Verzy à Ambonnay	....	14.188 (V)

TRAMWAYS		ENSEMBLE PAR DÉPARTEMENT		OBSERVATIONS
LONGUEUR	MAXIMUM fixé par les décrets désignés ci-contre pour la subvention annuelle de l'État	LONGUEUR	MAXIMUM de la subvention annuelle de l'État	
kilom.	francs	kilom.	francs	
....	....	312	301.540 »	
....	....	92	90.000 »	S) Cette ligne remplace celle de Beaucamps-le-Vieux à Vieux-Rouen qui avait été déclarée d'utilité publique par une loi du 1er juin 1891.
9	10.000 »			
25	18.792,90	217	199.392,90	
192	180.600 »			
52	34.133,35	52	34.133,35	
8	4.800 »	8	4.800 »	
....	....	9	10.800 »	t) La loi du 5 janvier 1882 n'a pas fixé de maximum spécial. Le chiffre de 10.800 francs représente 4 0/0 des subventions en capital versées par le département, les communes et les particuliers, et s'élevant à 270.000 francs en nombre rond.
....	....	151	140.900 »	
3.187	2.834.485,13 (u)	7.401	7.779.886,53	u) Y compris 71.000 francs pour 89 kilomètres de tramways situés dans le département d'Alger.

AU 1er JUILLET 1899.

....	8.688,25 (v)	....	....	v) Le maximum pour le département de la Haute-Saône est aussi porté à 79.338,25.
....	....	....	....	V) Le maximum pour le département de la Marne est aussi porté à 204.722,50.

CHAPITRE VIII.

LES PREMIÈRES ANNÉES APRÈS LA GUERRE.

(1870-1875)

Après avoir parcouru, dans le chapitre précédent, l'histoire des chemins de fer d'intérêt local, il nous faut maintenant reprendre celle du réseau d'intérêt général depuis le moment où nous l'avons abandonnée, c'est-à-dire vers la fin de la période décennale qui commence en 1860.

Au 1er janvier 1870, le réseau des chemins de fer français avait l'étendue suivante :

En exploitation :

	Kilomètres.
Chemins de fer d'intérêt général	16.938
Chemins de fer d'intérêt local	173
Chemins de fer industriels	193
TOTAL	17.304

En construction ou à construire :

	Kilomètres.
Chemins de fer d'intérêt général	7.490
Chemins de fer d'intérêt local	1.390
Chemins de fer industriels	46
TOTAL	8.926

Pour la construction des lignes d'intérêt général, les Compagnies avaient réalisé un capital de 6.798.615.000 francs, tandis que les départements, etc., avaient versé 31.430.000 francs, et que l'Etat s'était engagé pour une somme de 1.122.840.000 francs. La dépense de premier établissement s'élevait donc au total de 7.952.885.000 francs.

Il faut y ajouter, pour les chemins de fer d'intérêt local, une dépense de 27 millions, y compris une subvention du Trésor s'élevant à 2 millions en chiffres ronds, et la participation des départements, des communes et des particuliers, qui a été de 5.250.000 francs environ; les chemins de fer industriels représentaient également une dépense de 27 millions en chiffres ronds. Sur les chemins de fer d'intérêt général, les recettes brutes totales s'élevaient

à 704.599.694 francs, donnant un produit net de 384.850.534 francs. En outre, les divers impôts de chemins de fer avaient fait encaisser au Trésor une somme de 57.055.781 francs (dont 32.940.207 produits par l'impôt sur la grande vitesse), ce qui assurait au capital engagé par l'Etat (1.123.000.000 fr.) un revenu de 5, 8 %.

En 1869, le trafic des voyageurs représentait 4.107 millions de kilomètres parcourus, au prix moyen de 0 fr. 054 par kilomètre, et le trafic de la petite vitesse indiquait un transport de 6.271 millions de tonnes kilométriques au prix moyen de 0 fr. 061 par kilomètre. Pendant le second Empire, l'augmentation du réseau ferré avait été de 13.918 kilomètres. Une Commission d'enquête, instituée par une décision impériale du 2 mars 1870 et chargée d'examiner la situation des chemins de fer, était en pleine activité, lorsque la déclaration de guerre mit fin brusquement à ses études, arrêta la construction des lignes inachevées et causa bien des surprises et bien des mécomptes pour l'exploitation du reste du réseau.

Dès le début de la guerre apparurent la légèreté et l'imprévoyance de l'Administration militaire française, qui n'avait pas songé à organiser les chemins de fer en vue de l'éventualité d'une guerre.

De tous côtés s'élevèrent des plaintes fort justifiées sur la défectuosité des moyens de transports de troupes et de matériel.

Les ouvrages des auteurs militaires français et allemands[1] et la publication du grand Etat-Major allemand sont unanimes à constater l'insuffisance du matériel roulant.

La faute en doit retomber moins sur les Compagnies de chemins de fer que sur l'Administration militaire. Si les chemins de fer n'ont pas fonctionné pendant la guerre comme ils l'auraient dû, ce n'est pas parce que les Compagnies se sont préoccupées de leurs intérêts commerciaux avant de songer au salut de la patrie, cela tient à l'absence absolue de préparation en temps de paix et au défaut du plan de mobilisation.

Après la conclusion de la paix, on voulut tout réorganiser en France pour réparer les erreurs du passé, et un décret du 14 novembre 1872 institua une nouvelle grande Commission chargée de régler toutes les questions relatives à l'emploi des chemins de fer pour l'armée, et de centraliser la direction des transports lorsque les circonstances l'exigeraient. Les travaux de cette Commission servirent plus tard de base à la loi du 3 juillet 1877 « sur les réquisitions militaires ».

En cas de mobilisation, cette loi place toutes les Compagnies de chemins de fer sous l'autorité directe du Ministre de la Guerre; l'Etat dispose ainsi de tout le matériel et de tout le personnel des Compagnies.

Pendant la période 1870-1875, le réseau français s'est encore développé; de nouveaux chemins de fer ont été construits, de nouvelles lignes concédées. On vit surtout de nombreux essais de modes de transports nouveaux, afin de répondre aux exigences croissantes de trafic. En même temps, revinrent aussi des appréciations que l'on avait cru disparues depuis longtemps, et bientôt toutes les théories concernant les chemins de fer furent remises en discussion. De *nouvelles couches sociales*, comme Gambetta les avait appelées, vinrent se mettre en ligne, et on discuta à nouveau la question des chemins de fer.

1. On citera notamment *Bleibtreu*.

Bien qu'aucune idée nouvelle n'ait été émise, nous résumerons les opinions les plus opposées, les appréciations des adversaires et des partisans des Compagnies.

L'un des premiers faits saillants dans cette période fut la loi du 16 septembre 1871, qui frappa tous les transports en grande vitesse d'un nouvel impôt. Il ne faut pas oublier que les hommes d'Etat de cette époque durent trouver une ressource nouvelle annuelle de 700 à 800 millions. Comme dit le proverbe, il fallait faire flèche de tout bois.

On frappa donc d'une taxe additionnelle de 10 $^0/_0$ les transports par grande vitesse des voyageurs et des marchandises. Depuis longtemps déjà ils étaient grevés d'un impôt de 10 $^0/_0$, ou plutôt de 12 $^0/_0$, à cause du double décime. Maintenant on ajoutait une taxe additionnelle de 10 $^0/_0$.

L'impôt total perçu sur ces transports éleva ainsi leurs prix dans la proportion excessive de 100 à 123,2, savoir :

Prix initial	100
Premier impôt du dixième portant à la fois sur le prix de transport et sur le péage (loi du 14 juillet 1855)	10
Premier décime ajouté par la loi du 6 prairial an VII	1
Deuxième décime ajouté par la loi du 14 juillet 1855	1
TOTAL	112
Deuxième impôt de 10 $^0/_0$ résultant de la loi du 22 août 1871.	11,2
TOTAL	123,2

Nous ne discuterons pas ici le bien-fondé de ce système fiscal, d'après lequel, contrairement à toute logique, on perçoit les impôts des impôts[1].

En plus de cette taxe additionnelle de 1871, qui ne grevait que les transports en grande vitesse, la loi du 21 mars 1874 ajouta un nouvel impôt de 5 $^0/_0$ sur les transports[2] en petite vitesse. Cet impôt, qui ne pouvait être que nuisible pour le développement commercial et industriel, disparut le 1er janvier 1878, en vertu de la loi de finances du 28 mars de la même année.

L'enquête sur les chemins de fer, dont nous avons parlé plus haut, avait été proposée par M. Barthélemy Saint-Hilaire presque aux premières séances de l'Assemblée nationale (19 février 1871).

On aime beaucoup les enquêtes en France, et pourtant, d'ordinaire, elles n'aboutissent presque jamais ou, du moins, ne donnent pas de résultat.

Recommencer une longue enquête, aussitôt après la guerre, parut prématuré. La proposition de M. Barthélemy Saint-Hilaire donna lieu néanmoins à un rapport sommaire de M. Bastid (*Journal officiel*, 2 juin 1871).

Ce rapport, déposé le 11 mars 1871, constatait tout d'abord qu'au 23 février 1871, sur une longueur totale de 17.546 kilomètres de chemins de fer français en exploitation, 7.122 étaient occupés par l'ennemi ; dans ce

1. Voir, pour plus de détails, *les Finances de la France* de M. de Kaufmann, traduction française, p. 230 et suiv.

Une loi du 11 juillet 1879 et un décret du 21 mai 1881 ont introduit plus tard des adoucissements à ce système fiscal.

Note du Traducteur. — Voir aussi *le Dégrèvement des tarifs de grande vitesse.*

2. **Note du Traducteur.** — M. Caillaux avait réussi, dès 1874, à faire adopter un amendement exonérant de l'impôt les marchandises de transit et d'exportation.

dernier chiffre était compris le réseau de l'Est tout entier. M. Bastid faisait ensuite connaître le montant des dommages éprouvés par les administrations de chemins de fer, savoir :

COMPAGNIE DE L'EST.

Dégâts, 30.000.000 francs.

Machines au pouvoir de l'ennemi........................	200
Wagons au pouvoir de l'ennemi........................	3.000

COMPAGNIE DE PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE.

Dégâts, 4.000.000 francs.

Wagons au pouvoir de l'ennemi........................	300

COMPAGNIE D'ORLÉANS.

Dégâts, 1.500.000 francs.

Machine au pouvoir de l'ennemi........................	1
Fourgons au pouvoir de l'ennemi........................	30

COMPAGNIE DE L'OUEST.

Dégâts, 15.000.000 francs.

Machines au pouvoir de l'ennemi........................	6
Wagons au pouvoir de l'ennemi........................	150

COMPAGNIE DU NORD.

Dégâts, 6.000.000 francs.

Ces diverses indications n'avaient qu'un caractère tout à fait approximatif ; elles laissaient en dehors le réseau départemental. Le délai nécessaire aux réparations était évalué à quinze jours pour une mise en état provisoire, et à une campagne pour une mise en état définitive.

Aux dommages ayant, en quelque sorte, un caractère direct, s'ajoutait la diminution de recettes qu'avait produite la perturbation apportée à l'exploitation par l'état de guerre. M. Bastid fournissait quelques renseignements sommaires à cet égard.

Examinant ensuite les ressources que présentaient les voies ferrées pour la guerre, leur fonctionnement et les réformes à introduire dans les services qui s'y rattachaient, il constatait les résultats merveilleux obtenus dans certaines circonstances ; il citait l'exemple de transport, en trente heures, de l'armée du général Vinoy et celui de la concentration en trois jours, au Mans, d'une armée de 100.000 hommes ; mais il relevait aussi de nombreux faits qui avaient contribué à paralyser les chemins de fer, particulièrement les contre-ordres, les réquisitions abusives, les compétitions entre des autorités de divers ordres, l'immobilisation de nombreux wagons par l'intendance qui les transformait en magasins, l'action insouciante et désordonnée de comités locaux ; il signalait la nécessité de remédier à cette situation par des

réformes sérieuses et, notamment, par une direction plus forte; il appelait l'attention des pouvoirs publics sur les inconvénients qu'avait comportés l'insuffisance de lignes transversales et sur la possibilité de créer, le cas échéant, des chemins de campagne, comme l'avaient fait les Allemands, en quelques semaines, entre Herning et Pont-à-Mousson, sur une longueur de 30 kilomètres.

Le 7 décembre (*Journal officiel*, 8 décembre 1871), M. Wilson et trois de ses collègues déposèrent sur le bureau de l'Assemblée une proposition ayant pour objet la nomination d'une Commission de quinze membres, « chargée d'une enquête concernant les améliorations à apporter au service du transport des marchandises sur les chemins de fer ».

Le lendemain (*Journal officiel*, 9 décembre 1871), M. Claude et trente autres députés formulèrent une proposition analogue, mais en portant à trente le nombre des membres de la Commission et en lui donnant pour mission « de procéder à une enquête sur la situation des moyens de transport en France et sur la tarification des marchandises, et de présenter un projet de loi sur les voies et moyens propres à amener la prompte amélioration des voies de transport et l'abaissement des tarifs ».

Au nom de la Commission saisie de ces deux propositions, M. de Clercq conclut (*Journal officiel*, 16 décembre 1871) à la nomination d'une Commission parlementaire de trente membres, chargée :

1° De proposer d'urgence à l'Assemblée les mesures immédiates à prendre, afin de diminuer, autant que possible, les souffrances causées par la crise actuelle; 2° de procéder à une enquête approfondie sur le régime général des chemins de fer.

L'Assemblée ayant homologué cette conclusion (*Journal officiel*, 16 décembre 1871), la Commission fut nommée; M. Raudot en était président et, dès le 5 janvier 1872, M. de Clercq put présenter un rapport sommaire sur le résultat de ses premiers travaux (*Journal officiel*, 9 janvier 1872). D'après ce rapport, l'encombrement des voies ferrées était dû à des raisons plus fortes que la volonté et la prévoyance humaines; les Compagnies avaient fait de très grands efforts et étaient disposées à s'imposer encore patriotiquement de nouveaux sacrifices. Les causes principales de l'encombrement étaient le manque de matériel après la signature de la paix; l'affluence des marchandises présentées aux gares, pour remplacer les approvisionnements épuisés pendant une longue période d'inactivité commerciale; la désorganisation du personnel; la destruction de certaines gares et d'un grand nombre d'ouvrages d'art; l'insuffisance des voies navigables; les agissements du public, qui ne prenait pas livraison des marchandises et immobilisait ainsi les wagons, etc. Pour remédier à cette situation, on proposa des dispositions transitoires qui furent en partie appliquées.

Le 3 février 1872, MM. Laurier, Gambetta, Rouvier, Brisson, Challemel-Lacour, Lepère, Goblet, Tirard et vingt-sept autres membres [1] de l'Assemblée Nationale, déposèrent un projet de loi pour le rachat des che-

1. Parmi les trente-cinq signataires de la proposition, presque tous furent dans la suite Ministres; mais la plupart sont revenus de leurs opinions d'alors sur le rachat des Compagnies.

mins de fer et leur utilisation comme gage hypothécaire de l'emprunt de 3 milliards à émettre pour la libération du territoire[1].

Les auteurs du projet de loi avaient posé sur un nouveau terrain la question du rachat, en voulant la lier à la libération du territoire.

Aussi le Ministre des Finances, M. Pouyer-Quertier, ne discuta-t-il pas la question de principe du rachat des lignes par l'Etat; il fit valoir qu'un tel bouleversement apporté dans le régime des chemins de fer, dont les titres représentaient une si grande partie du crédit de la France, porterait atteinte au crédit de l'Etat lui-même et ne ferait que nuire à la libération du territoire. Le projet fut alors retiré par ses auteurs, le 19 février.

L'idée de choisir précisément les chemins de fer comme gage des nouveaux emprunts était alors d'autant plus maladroite qu'une grande partie du réseau se trouvait encore aux mains des Allemands; il était donc vraiment incompréhensible d'offrir en gage un objet dont on ne pouvait pas disposer.

Mais, à cette époque, la France gisait épuisée, saignant par mille blessures; aussi essaya-t-on d'aviver le crédit, même par les moyens les plus extrêmes; la foi dans les forces vitales de la nation et la conscience de la richesse de la France étaient si affaiblies que l'Etranger (comme l'a prouvé plus tard le résultat des emprunts) avait alors plus de confiance dans l'avenir de la *République* que la France elle-même.

Un an avant cette proposition de rachat par l'Etat, le 14 juin 1871[2], M. Raudot, auteur d'un livre intitulé *la Décadence de la France*, avait proposé à l'Assemblée Nationale de rendre désormais perpétuelles les concessions de chemins de fer. C'était, selon lui, le seul moyen d'affranchir à l'avenir les concessionnaires de toutes les entraves résultant d'une immixtion exagérée de l'Administration dans l'étude de leurs projets, l'exécution de leurs travaux et l'organisation de leur exploitation; de les exonérer des transports gratuits ou à prix réduit; de ranimer leur activité en leur assurant la perpétuité de leur propriété; de suivre, à cet égard, l'exemple de l'Angleterre et de revenir aux errements du règne de Henri IV; et, en échange de ces avantages, de supprimer tout secours pécuniaire de l'Etat aux Compagnies. D'après lui, les annuités aux Compagnies, les garanties d'intérêts et les subventions aux chemins de fer d'intérêt local, qui s'élevaient à 71 millions dans le budget de 1871, ne représentaient pas toutes les charges réelles, car la transformation en annuités avait eu pour résultat de réduire le chiffre actuel de la dépense.

La Commission d'initiative exprima, le 26 juillet 1871, par l'organe de M. Arthur Legrand, son rapporteur, l'avis qu'il n'y avait pas lieu de prendre cette proposition en considération. Elle jugeait impossible de ne pas surveiller, de ne pas réglementer une industrie qui intéressait la généralité des citoyens et qui, par la force des choses, était soustraite aux lois de la concurrence; la perpétuité des concessions et la liberté absolue dans la construction et l'exploitation ne lui paraissaient pas devoir compenser, pour les Compagnies, la suppression de tout concours financier. Elle faisait, d'ailleurs, remarquer qu'il convenait avant tout d'écarter du débat les allocations au titre de la garantie d'intérêts, simples avances remboursables avec intérêts

1. *Journal officiel* du 4 février 1872.
2. *Journal officiel* du 28 juin 1871.

et gagées par la valeur du matériel roulant. Quant aux subventions, l'Etat s'en récupérerait par l'accroissement de ses recettes et la réduction de ses dépenses; c'est ainsi qu'en 1869 l'impôt sur le prix des transports en grande vitesse, l'abonnement pour le timbre des titres, la taxe sur les valeurs mobilières, sur les mutations, sur les timbres des récépissés, avaient produit 57.000.000 francs; les immunités stipulées au profit des services publics avaient donné une économie montant au même chiffre; le bénéfice du Trésor avait donc été de 114.000.000 francs, soit de 7.000 francs par kilomètre; le montant des subventions, à rapprocher de ce bénéfice, était de 1.770.000.000 francs, sur lesquels 1 milliard seulement avait été payé. La participation de l'Etat dans les dépenses de premier établissement n'avait eu, jusqu'alors, rien d'exagéré, car elle n'avait pas dépassé 17 °/₀ de ces dépenses; du reste, l'autorité législative seule pouvait, à l'avenir, prononcer la déclaration d'utilité publique des travaux d'intérêt général, et il ne convenait pas de lui interdire, par avance, de prendre telle détermination dont les circonstances révéleraient la nécessité. Abstraction faite de toute autre considération, la perpétuité ne faciliterait pas les concessions; car il suffisait d'une annuité de 0 fr. 0004 pour amortir 1 franc de capital en quatre-vingt-dix-neuf ans, et une entreprise, qui ne pourrait supporter une si faible charge, ne serait certainement pas viable. En renonçant aux concessions temporaires, on renoncerait du même coup aux avantages du retour des chemins de fer à l'Etat.

Après la réussite de l'emprunt national, la France reprit confiance en elle-même; on abandonna l'idée d'accorder de nouveaux avantages aux Compagnies de chemins de fer, ou inversement, d'accroître le crédit de l'Etat par une opération de rachat. Au lieu de faire des expériences, on préféra continuer la construction du réseau.

La Commission d'enquête, qu'on ne peut s'empêcher d'accuser d'une certaine partialité, défendit avec beaucoup d'habileté sa manière de voir en prenant l'intérêt des grandes Compagnies, qui rendraient d'autant plus de services au développement du réseau qu'elles auraient plus de liberté; elle pensait aussi qu'en favorisant une concurrence coûteuse on gaspillerait des forces qu'on pourrait, par ailleurs, mieux employer pour le service du public et que l'Etat se verrait alors forcé, pour y suppléer, de consentir d'énormes sacrifices.

Cette opinion se manifesta particulièrement lorsqu'une nouvelle Compagnie sollicita la concession d'une ligne directe: Calais à Marseille.

Les arguments invoqués à l'appui de la demande étaient les suivants :

1° Les chemins de fer existants étaient insuffisants, surtout dans la direction du Nord au Midi;

2° La concurrence seule pouvait améliorer cette situation;

3° Sans une ligne directe de Calais à Marseille, le transit de l'Angleterre en Orient serait perdu pour la France et acquis à l'Allemagne;

4° La concession n'exigerait ni garantie d'intérêt, ni subvention; le capital serait, en majeure partie, fourni par l'Etranger; les intérêts de l'Etat et des Compagnies existantes ne seraient pas attaqués; ces Compagnies verraient même augmenter leur trafic;

5° La nouvelle Compagnie réaliserait une économie notable de temps sur le parcours de Calais à Marseille; elle offrirait au public, sous le rapport du confort et de la sécurité, des perfectionnements importants.

La Commission se livra à une étude approfondie de la question, et l'opinion de la majorité fut consignée dans un remarquable rapport de M. Cézanne, en date du 3 février 1873 [1], dont il convient de dire quelques mots.

Tout d'abord, le rapport faisait observer qu'il était impossible d'espérer la suppression absolue des crises industrielles par la multiplication des voies de transport; ce serait une erreur économique de chercher à accumuler des moyens d'action, des instruments de travail permettant de faire face tout à coup à des exigences exceptionnelles; il en résulterait une immobilisation de capitaux, plus désastreuse que les crises elles-mêmes. Mais, en laissant de côté les crises proprement dites, on était obligé de reconnaître que le réseau français comportait un grand nombre de lacunes et que, sur certains de ses points, il présentait des sections incontestablement sujettes à encombrement. Si, dans le nord de la France, Paris avait ses relations assurées, il n'en était pas de même dans le sud, et il importait de multiplier de ce côté les facilités du trafic. (On a tenu compte, dans les années suivantes, de ce vœu de la Commission d'enquête en achevant la construction des voies ferrées sur les deux rives du Rhône.)

Quant à la question de la *concurrence*, le rapporteur ajoutait que, s'il connaissait très bien les bons résultats obtenus en Angleterre et en Amérique, il n'ignorait pas non plus les expériences faites en France à ce sujet.

Qui ne se souvenait de ces deux puissantes Compagnies de transports qui, ayant leur siège à Paris, exploitaient autrefois simultanément toutes les grandes routes de France : les Messageries nationales et les Messageries Laffite et Caillard? Les actionnaires, la raison sociale, les employés étaient différents; les Compagnies se faisaient-elles concurrence? Leurs voitures partaient aux mêmes heures, relayaient aux mêmes lieux, arrivaient en même temps, percevaient le même tarif et ne se distinguaient entre elles que par quelques traits de la peinture extérieure. Il n'y avait donc pas concurrence; il y avait accord, concert, bonne harmonie, et on pouvait presque dire association, coalition permanente. Du reste, ajoutait le rapporteur, « la concurrence a ses lois comme tout autre phénomène, et la première condition de son existence, c'est qu'il n'y ait pas intérêt et facilité à la faire cesser ».

M. Cézanne signalait ensuite les coalitions qui se produisent constamment : on voit les concurrents se syndiquer; alors la concurrence cesse, car elle trouve des limites qui lui sont imposées par la force des choses et par la liberté même laissée aux intérêts.

« La seule concurrence efficace qui puisse être opposée aux chemins de fer est celle des routes de terre, pour les petites distances avec de faibles charges et, pour les grands transports, celle des voies navigables intérieures ou maritimes... C'est ainsi que, soit dans l'intérieur de la France, soit le long des canaux et des côtes, toute une population de rouliers, de bateliers, de caboteurs tiennent en échec les Compagnies de chemins de fer. C'est donc un devoir impérieux, pour les représentants du pays, de veiller au bon entretien et à l'amélioration des voies navigables, afin d'activer cette concurrence salutaire qui résulte, pour les chemins de fer, de l'impossibilité d'amener un

1. *Journal officiel* des 20, 21 et 22 février 1873.

concert entre des personnes si nombreuses et des instruments de transport si différents. »

Le rapporteur déclarait ensuite que l'expérience du Grand-Central et du Nord-Est était là pour éclairer : « Tout esprit non prévenu, disait-il, et qui consentira, dans ces difficiles matières, à interroger consciencieusement les faits, sans se payer de mots sonores, reconnaîtra que le premier besoin de deux Compagnies industrielles placées en concurrence, c'est de vivre ; or, s'il n'y a pas de tonnage pour deux, il faudra, par une élévation de tarifs, chercher au moins de la recette pour deux. »

Au sujet du transit d'Angleterre en Orient, le rapporteur montrait qu'il ne fallait se faire aucune illusion sur l'importance du transit des marchandises : le grand trafic, du moins pour le transport en petite vitesse, se ferait toujours par mer. La véritable nécessité d'une voie rapide entre le Nord et le Midi apparaissait pour les voyageurs qui se dirigeraient vers Brindisi en traversant le Gothard ou le mont Cenis ; or il n'était pas douteux que la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée était en mesure d'apporter sur ses lignes toutes les améliorations de confort désirables.

M. Cézanne examinait ensuite les conditions financières de l'entreprise : « Les demandeurs estimaient les dépenses à 430.000.000 francs pour 1.083 kilomètres, soit à 425.000 francs par kilomètre ; c'était un chiffre notablement inférieur au prix de revient du chemin de Paris à Marseille, qui avait coûté 750.000 francs par kilomètre. Malgré les progrès accomplis dans l'art de la construction, une si grande différence était évidemment inadmissible. Elle l'était d'autant plus que la ligne devait être faite dans des conditions de perfection, seules susceptibles de la justifier ; que la meilleure place était prise, presque partout, par les chemins préexistants, et que, par suite, le tracé rencontrerait des terrains plus accidentés ; enfin que les salaires et le prix de beaucoup de matériaux avaient augmenté. » M. Cézanne portait, pour ces divers motifs, l'évaluation à 600.000.000 francs.

Le rapport ne contestait nullement la possibilité de réunir les capitaux nécessaires à l'entreprise. En effet, les dépenses faites par les Compagnies, sur l'ensemble du réseau français, étaient productives d'un intérêt de 5,46 $^0/_0$, malgré l'adjonction d'un grand nombre de mauvaises lignes.

Mais l'œuvre nouvelle ne pourrait s'accomplir sans porter un préjudice considérable aux Compagnies préexistantes et à l'Etat. Comment admettre, en effet, que, à côté de l'artère principale et nourricière de deux grands réseaux, l'on pût établir une dérivation effectuant un drainage kilométrique de 60.000 francs par an, sans appauvrir cette artère. L'Etat, qui était intéressé directement, par ses garanties et ses subventions, à la prospérité des grands réseaux, serait donc en bien mauvaise situation. Les auteurs du projet ont prétendu, il est vrai, que leur ligne redonnerait au trafic général un essor inattendu et qu'ainsi les anciennes lignes n'auraient rien à souffrir de la concurrence. Mais les expériences du passé paraissaient contredire cette assertion ; car, malgré la construction de nombreux affluents, venant apporter leur trafic sur les lignes principales, le progrès sur les voies ferrées avait été fort lent. Sur le Nord, la proportion n'avait pas dépassé 3,03 $^0/_0$ par an ; sur la ligne Paris-Lyon-Méditerranée, elle avait été de 2,03 $^0/_0$. De plus, au moment où, en France, on avait décidé la construction nouvelle de 7.400 kilomètres de chemins de fer, sans compter les 5 à 6.000 kilomètres qui étaient

encore réclamés, il était inadmissible de consacrer une somme de 600 millions à l'établissement de la ligne de Calais à Marseille, de susciter une concurrence dangereuse à deux réseaux et d'imposer, en définitive, au Trésor, une charge de garantie de plusieurs millions. Quant aux avantages matériels de l'entreprise, ils n'étaient pas du tout considérables, d'après l'avis du rapporteur; il n'y aurait qu'une abréviation de parcours de 110 kilomètres, sur une longueur totale de 1.061 kilomètres [1], et encore, comme le tracé de la nouvelle voie devait exiger de nombreux travaux d'art, des pentes et des rampes assez prononcées, l'imperfection du profil entraînerait une réduction notable de la charge des trains et de leur vitesse. Il ne restait donc, comme avantage, et c'était bien peu de chose, que le perfectionnement apporté au matériel des trains.

Pour toutes ces raisons on renonça à créer une concurrence aux grandes Compagnies, qui conservèrent ainsi un monopole, sinon légal, du moins de fait.

Une autre proposition en faveur de la percée du Simplon n'eut pas plus de succès. Le 5 avril 1873 [2], elle fut présentée par MM. Baragnon, Sadi-Carnot, Gambetta, qui demandèrent de mettre annuellement à la disposition du Gouvernement un crédit de 4 millions à affecter pendant douze années à la traversée du Simplon.

Les auteurs de la proposition rappelaient, dans leur exposé des motifs, que les événements seuls avaient empêché d'y donner suite, que l'intérêt en était accru par la nécessité, pour la France, de chercher des compensations à ses malheurs sur le terrain économique.

Cette proposition fut également renvoyée à l'examen de la Commission d'enquête des chemins de fer, et M. Cézanne fut encore chargé du rapport; après quelques considérations sur les divers passages des Alpes, il examinait quelle serait la ligne naturelle de partage entre le trafic du mont Cenis et celui du Saint-Gothard, et comment cette ligne pourrait être modifiée par l'ouverture du Simplon. Il démontrait que le mont Cenis était assuré de tout le trafic français vers l'Italie, que ce trafic eût son origine à Paris ou à Boulogne; au contraire, la ligne du Saint-Gothard pouvait compter sur tout le trafic de la Belgique et de l'Allemagne. La ligne de partage du trafic entre les deux traversées des Alpes coïncidait en substance, avec les frontières politiques. Ainsi donc la percée du Simplon semblait devoir nécessairement porter préjudice au mont Cenis.

Quant au transit entre l'Angleterre, l'Egypte et l'Orient, il n'avait guère d'importance, par suite des avantages des transports maritimes.

Avant l'ouverture du canal de Suez, le chemin de fer d'Alexandrie à Suez était délaissé, malgré l'énorme détour à faire pour doubler le cap de Bonne-Espérance; de même, le chemin de fer de l'isthme de Panama n'avait nullement arrêté la navigation maritime par le détroit de Magellan.

De plus, comme, sur la ligne du Rhône au mont Cenis, la recette brute ne dépassait pas 40.000 francs par kilomètre, il fallait se garder de réduire ce rendement. Les conclusions de M. Cézanne firent repousser le projet,

1. Ce qui représentait, d'après la vitesse moyenne de transport à cette époque, une différence de deux heures sur vingt et une.

2. *Journal Officiel*, 31 mai 1873.

malgré les efforts d'une opposition fort habile, qui connaissait les bonnes dispositions de la Suisse pour ce nouveau chemin de fer.

En dépit d'attaques violentes et passionnées, les grandes Compagnies, qui avaient trouvé de chauds défenseurs dans le sein de la Commission, avaient continué la construction de leur réseau. A côté d'elles s'étaient formées de petites Compagnies. Malgré cela, on réclamait encore des voies ferrées. Il fallut donc négocier de nouvelles conventions; mais l'orientation resta la même qu'en 1859 et 1868; aussi suffit-il d'examiner la convention avec la Compagnie de l'Est.

La Compagnie de l'Est avait particulièrement souffert des événements de la guerre fatale de 1870-1871. Par suite de la cession de l'Alsace et de la Lorraine, elle voyait son ancien réseau dépouillé de 464 kilomètres en exploitation, et son nouveau réseau de 279 kilomètres exploités et de 97 en construction. Ces lignes, ayant le caractère de propriété privée, durent être cédées moyennant le paiement d'une indemnité que le traité de Francfort du 10 mai 1871 définit de la manière suivante : « L'Etat français usera de son droit de rachat pour les lignes d'Alsace-Lorraine, afin de pouvoir les céder à l'Allemagne moyennant une somme de 325 millions à défalquer de l'indemnité de guerre de 5 milliards. »

Cette disposition soulevait pour l'Etat français des difficultés, car le droit de rachat prévu au cahier des charges ne pouvait s'appliquer à une partie seulement de la concession du chemin de fer de l'Est. Mais il était impossible de procéder au rachat du réseau tout entier; aussi le Gouvernement, pressé par les circonstances, se vit-il forcé d'engager des négociations avec la Compagnie. Celle-ci reçut donc de l'Etat un titre inaliénable de rente de 20.500.000 francs représentant, au taux de l'emprunt du 2 juillet 1871, la somme de 325.000.000 francs payée à la France par l'Allemagne; les intérêts de cette rente couraient du 18 mai 1871, date de la ratification du traité de paix, et le titre devait être restitué à l'Etat en fin de concession.

Le produit du titre de rente était divisé en deux parts : l'une était ajoutée aux recettes du nouveau réseau jusqu'à concurrence de la somme nécessaire pour couvrir l'intérêt et l'amortissement des dépenses de premier établissement des lignes de ce réseau cédées à l'Allemagne; l'autre était comprise dans les recettes de l'ancien réseau, car le revenu réservé à ce dernier continuait à être calculé comme antérieurement, en y comprenant les lignes cédées.

Il était, en outre, fait remise à la Compagnie, dans le rapport du nombre de kilomètres de l'ancien réseau, cédés à l'Allemagne, à la longueur totale de ce réseau, des sommes qui lui auraient été avancées jusqu'à la clôture de l'exercice de 1871, à titre de garantie, ainsi que de leurs intérêts, qui s'élevaient au total de 19.669.000 francs.

La Compagnie de l'Est perdait, en effet, l'exploitation du réseau du Luxembourg, qui lui avait été concédée pour une durée de quarante-cinq années. Elle perdait aussi tout le trafic *viâ* Luxembourg des ports d'Anvers, d'Amsterdam et de Rotterdam. Il fallut donc lui venir en aide pour la dédommager de la mutilation de son ancien réseau. Une convention nouvelle, qui fut proposée à l'Assemblée Nationale, fut enfin approuvée par la loi du 17 juin 1873, après de longs débats.

On concédait à la Compagnie de l'Est 358 kilomètres de lignes nouvelles, et le capital garanti était, en conséquence, porté à 102.600.000 francs. Plus tard, en vertu de la loi du 31 décembre 1875, le réseau s'augmenta de 350 kilomètres concédés à titre définitif et de 93 kilomètres à titre éventuel.

L'Etat accordait pour les premiers une subvention de 34 millions et pour les autres une subvention de 9 millions. Toutes ces lignes étaient rattachées au nouveau réseau. Le capital garanti était au maximum de 56 millions pour les concessions définitives et de 13 millions pour les concessions éventuelles.

Une nouvelle convention avec la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée fut soumise, en 1874, à l'Assemblée Nationale. Le Ministre des Travaux publics concédait à cette Compagnie vingt lignes nouvelles présentant un développement total de 835 kilomètres et devant entraîner une dépense de 281 millions; sur ces vingt lignes, outre la ligne Nîmes au Teil (118 kilomètres), destinée à doter la rive droite du Rhône d'une voie ferrée continue, il faut signaler la ligne de Lyon à Saint-Etienne par Givors, c'est-à-dire un second chemin de fer entre des points déjà reliés.

Bien que, depuis une dizaine d'années, la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée exploitât la ligne de Lyon à Saint-Etienne, le Conseil général du département du Rhône avait concédé à une Compagnie particulière un chemin de fer d'intérêt local de Lyon à Givors et à Saint-Etienne.

Après avoir soulevé de nombreuses objections contre ce projet, la Compagnie de Lyon offrit de se charger de l'exécution de la ligne. Le Conseil d'Etat, saisi de la question, émit alors une question de principe fort importante. Suivant cette haute assemblée, « si, aux termes du cahier des charges, le Gouvernement s'était réservé le droit de concéder d'autres chemins de fer dans la même contrée, ce droit ne pouvait être appliqué qu'avec équité, en tenant compte des avantages sur lesquels les Compagnies avaient pu asseoir leurs prévisions et en pondérant, dans une juste mesure, les intérêts généraux en même temps que ceux des localités qui réclamaient de nouvelles concessions; dans tous les cas, les chemins nouveaux, pouvant faire une concurrence directe à des lignes existantes, ne devaient être concédés que s'il était bien constaté que les intérêts des localités réclamant ces chemins avaient une sérieuse importance et si ces localités n'étaient pas desservies ou l'étaient d'une manière insuffisante. Dans l'espèce, le chemin projeté était accolé à la section la plus productive de la ligne de Roanne à Lyon; son établissement devait donc enlever à la Compagnie la meilleure part des revenus de cette ligne, et ce préjudice n'était nullement justifié par une insuffisance réelle des moyens de transport offerts aux industries des localités échelonnées entre Saint-Etienne et Givors. Le chemin existant n'avait pas atteint la limite de sa puissance de transport. D'ailleurs, la promesse de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée d'exécuter un second chemin ou de doubler ses voies, dès que le développement du trafic rendrait cette mesure nécessaire, et de délivrer des billets d'aller et retour entre Lyon et Saint-Etienne, était de nature à assurer au département de la Loire une satisfaction suffisante. »

La nouvelle convention avec la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée donna lieu à l'Assemblée Nationale, en mai 1875, à une fort intéressante dis-

cussion qui roula, en définitive, sur l'éternelle question du monopole ou de la liberté. Ce fut encore M. Cézanne, comme rapporteur, qui combattit avec raison (on devait le voir plus tard) l'idée que les petits chemins de fer avaient assez de force vitale pour subsister sans soutien[1]; il rappela les conditions dans lesquelles avait été constituée la Commission parlementaire du régime des chemins de fer. Les commissaires, nommés au milieu d'une crise effroyable, croyaient, pour la plupart, que les clameurs venant de l'extérieur étaient fondées, et qu'il y avait des réformes radicales à opérer. Mais quelques mois d'études et de réflexion avaient profondément modifié leur opinion première; ils avaient reconnu que, loin de détruire l'édifice, il importait de le conserver, sauf à l'améliorer.

L'histoire des chemins de fer, en France, avait présenté jusqu'alors trois phases distinctes. Pendant la première, de 1823 à 1842, le Gouvernement avait pris une attitude expectante : l'attitude anglaise ; il avait attendu les demandes en concessions et avait accordé des concessions à perpétuité, avec des cahiers des charges très rudimentaires, une liberté très grande pour les Compagnies ; en dix-neuf années, il n'avait ainsi doté le pays que de 566 kilomètres de chemins de fer. Puis était venue la grande loi de 1842, pierre angulaire du système français ; en dix ans, de 1842 à 1851, cette loi avait amené la mise en exploitation de 2.983 kilomètres, sans compter beaucoup de lignes ouvertes dans les années suivantes. Mais ces chemins étaient répartis entre un nombre considérable de Compagnies, qui s'étaient trouvées dans l'impossibilité de résister à la bourrasque de 1848. La concurrence qui régnait alors entre toutes les petites lignes n'avait eu pour résultat que de renchérir les transports. Les tarifs étaient, en moyenne, de 0 fr. 05 à 0 fr. 06 pour les marchandises, sur les grands réseaux, tandis qu'ils atteignaient au moins 0 fr. 10 sur les petits réseaux. Il ne pouvait en être autrement : avant d'avoir parcouru 1 kilomètre, une tonne de marchandises était déjà grevée de frais suffisants pour absorber la taxe de 250 kilomètres, de telle sorte qu'avec un tarif de 0 fr. 15 une petite Compagnie, transportant à faible distance, était exposée à se ruiner là où une grande Compagnie, à longs parcours, bénéficierait largement sur un tarif trois fois moindre. Enfin, par la méthode de leur administration et la réduction de leurs frais généraux, les grandes Compagnies, toutes choses égales d'ailleurs, loin de construire plus chèrement, devaient dépenser beaucoup moins que les Compagnies secondaires.

M. Cézanne, après avoir passé en revue les trois principaux systèmes susceptibles d'être préconisés pour la constitution et l'exploitation du réseau, celui du monopole de l'Etat, celui de la liberté absolue et celui de l'association des Compagnies et de l'Etat, exprimait l'avis qu'il était impossible d'appliquer le premier en France, de confier à l'Etat la nomination de 150.000 agents, de soumettre tous les détails de l'exploitation aux influences parlementaires ; qu'il serait également inopportun de recourir au second, qui supprimait tout contrôle et se prêtait aux crises les plus violentes ; et que la sagesse commandait de s'en tenir au troisième, c'est-à-dire au système français. La plupart des Etats l'avaient, d'ailleurs, adopté ou cherchaient à

1. Voir le chapitre suivant.

s'en rapprocher. Il importait, au plus haut point, d'éviter la création de Compagnies nouvelles.

Quant aux Compagnies secondaires préexistantes, elles avaient droit à la même protection que les grandes Compagnies.

Après de longs débats, la loi fut enfin votée, le 3 juillet 1875.

Une partie des nouvelles concessions fut ajoutée à l'ancien réseau, l'autre partie vint accroître le nouveau. Le capital garanti, fixé à 630 millions par la convention de 1868, fut ramené à 617 millions; le revenu réservé à l'ancien réseau, avant déversement sur le nouveau, fut ramené à 29.900 francs par kilomètre, soit, pour 5.123 kilomètres, un total de 153.162.400 francs; tandis que, dans la précédente convention, le revenu kilométrique réservé avait été fixé à 31.800 francs pour 4.368 kilomètres.

Ce fut également dans le mois de juillet 1875 que commencèrent les délibérations relatives à l'approbation d'une nouvelle convention avec la Compagnie du Midi. La loi fut votée dans son ensemble, le 14 décembre 1875. L'ancien réseau de cette Compagnie, d'une longueur de 798 kilomètres, était depuis longtemps livré à l'exploitation; quant à son nouveau réseau, d'un développement de 1.792 kilomètres, il ne comportait plus que 630 kilomètres à achever. Le Gouvernement pensa que le moment était venu d'accroître les concessions de cette Compagnie. La longueur totale des nouvelles lignes concédées était de 295 kilomètres, et leurs frais d'établissement furent évalués à 94.800.000 francs. Pour quatre lignes (83 kilomètres) qui étaient incorporées à l'ancien réseau, l'Etat se chargeait de l'infrastructure. Les autres lignes étaient, au contraire, rattachées au nouveau réseau. L'Etat exécutait à ses frais la plate-forme de la voie, au moyen d'avances, évaluées à 36.400.000 francs, à faire au Trésor par la Compagnie. Le maximum du capital garanti, fixé à 455 millions en 1868, était porté à 511.800.000 francs.

Le revenu kilométrique réservé à l'ancien réseau, qui était jusque-là de 28.010 francs fut ramené à 27.600 francs pour une longueur de 873 kilomètres.

Le 30 décembre 1875, fut également approuvée une convention nouvelle avec la Compagnie du Nord, constituant un retour aux anciens principes. Elle supprimait, en effet, le *réseau spécial* créé par les lois du 15 juin 1872 et du 3 août 1875, qui entraînait dans les comptes des complications et des difficultés regrettables. Elle rattachait ces lignes à l'ancien réseau et incorporait dans le nouveau la ligne d'Amiens à Dijon et quelques tronçons nouvellement concédés.

Le capital garanti était, en conséquence, fixé au chiffre de 223.500.000 fr.

Enfin, une loi du 31 décembre 1875 ratifia une convention avec la Compagnie de l'Ouest, portant concession de 277 kilomètres, dont dix lignes, d'une longueur totale de 110 kilomètres, évaluées à 38.500.000 francs, restaient à la charge de la Compagnie. Toutes ces lignes nouvelles furent incorporées au nouveau réseau; le capital garanti, fixé en 1868 à 719 millions, était porté à 794 millions, et le bénéfice attribué aux nouveaux chemins de fer avant partage était fixé à 6,5 % au lieu de 6 % (taux inscrit dans les conventions précédentes).

Quant aux modifications que les conventions de 1875 avaient apportées au cahier des charges, elles feront l'objet d'une étude complète au chapitre XV.

Il faut aussi dire quelques mots de la loi du 23 mars 1874, qui concéda à titre définitif plusieurs chemins déjà concédés à titre éventuel aux réseaux d'Orléans, de Paris-Lyon-Méditerranée, du Midi et des Charentes; cette loi stipula que, d'une manière générale, les Compagnies auraient, en cas de rachat, la faculté de réclamer le remboursement du prix réel de premier établissement des lignes dont la concession remonterait à moins de quinze ans.

Le rapporteur de ce projet de loi, M. de Montgolfier, fit observer, au nom de la Commission, qu'il y avait lieu, dans l'intérêt des finances de l'Etat, d'appliquer simplement, à l'avenir, le système suivi dans les traités de 1859 et de 1868. Il justifia les subventions par le caractère spécial des lignes qu'il s'agissait d'établir et qui devaient être construites dans des régions montagneuses et à faible trafic. Mais, pour les lignes n'ayant pas un caractère stratégique, il fut convenu qu'il fallait laisser aux Compagnies, grandes ou petites, l'initiative d'une extension nouvelle de leur réseau.

Avant de clore ce chapitre, nous devons mentionner la loi du 4 août 1875, qui a concédé le chemin de fer de Grande-Ceinture de Paris à un Syndicat formé par les Compagnies du Nord, de l'Est, d'Orléans, de Paris-Lyon-Méditerranée et de l'Ouest, et les lois des 16 et 31 décembre 1875, qui ont autorisé le Ministre des Travaux publics à pourvoir à l'exécution de nombreuses petites lignes classées en vertu de la loi de 1842.

Pendant toute la période que nous venons de décrire, l'activité fut très grande sur les chantiers de construction; on acheva :

En 1871, 676 kilomètres;
En 1872, 902 kilomètres;
En 1873, 1.265 kilomètres;
En 1874, 767 kilomètres;
En 1875, 989 kilomètres.

Aussi le tableau suivant résume-t-il la situation des chemins de fer français, à la fin de 1875.

		EN EXPLOITATION	EN CONSTRUCTION OU A CONSTRUIRE	TOTAL
		kilomètres	kilomètres	kilomètres
Chemins de fer d'intérêt général :	Concessions définitives.	19.746	6.628	26.374
	Chemins classés, mais non concédés.	»	3.202	3.202
Chemins de fer industriels......		226	106	332
Chemins de fer d'intérêt local...		1.798	2.568	4.366
TOTAL..................		21.770	12.504	34.274

La longueur du réseau concédé à chacune des six grandes Compagnies était arrêtée aux chiffres suivants :

	Kilomètres.
Compagnie de l'Est	3.125
Compagnie du Nord	2.170
Compagnie de l'Ouest	3.235
Compagnie d'Orléans	4.359
Compagnie P.-L.-M	7.124
Compagnie du Midi	3.017
Soit un total de	23.030

Le reste du réseau (3.344 kilomètres) était réparti entre trente-cinq petites Compagnies, parmi lesquelles huit seulement avaient plus de 100 kilomètres de longueur.

CHAPITRE IX.

LA FORMATION D'UN RÉSEAU PROVISOIRE DE CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

Avec l'année 1876 commence une nouvelle période de l'histoire politique et en même temps de l'histoire des chemins de fer en France. Le pays s'était donné une constitution « définitive », et il pouvait jeter un regard satisfait sur les efforts qu'il avait faits auparavant. Le mal avait été grand : l'Empire avait eu des plans ambitieux en politique extérieure. Il avait beaucoup exigé du pays ; mais il avait sombré dans une catastrophe sans exemple ; une guerre néfaste avait dévasté le sol même de la France et coûté au pays 10 milliards, sans compter les incalculables pertes indirectes au point de vue de la prospérité nationale ; deux provinces avaient été violemment arrachées au territoire sans emporter avec elles la part des dettes de l'Etat qui leur incombait. Tandis que les recettes du Trésor se trouvaient considérablement diminuées par la disparition des ressources provenant du trafic local en Alsace et en Lorraine, les besoins budgétaires avaient augmenté d'environ 45 $^0/_0$, c'est-à-dire de 800 millions en chiffres ronds. Il fallut employer tout le crédit de l'Etat pour payer l'indemnité de guerre à l'Allemagne, refaire le matériel militaire et réparer tous les dommages causés par la guerre. Il fallut aussi trouver de nouvelles sources de revenus et accroître la productivité des anciens impôts.

Le pays, abattu et épuisé, avait fait ce qui lui aurait à lui-même paru impossible de faire auparavant : en 1875, quatre années après la conclusion de la paix, l'équilibre était rétabli dans les finances de l'Etat, et, l'année suivante, on constatait des excédents qui grandirent peu à peu, malgré d'importants dégrèvements d'impôts.

La confiance était revenue, et avec la confiance le défaut contraire : la précipitation. Jusque-là, les chemins de fer ne s'étaient développés qu'avec une lenteur relative. A partir de ce moment, de nombreuses évolutions s'accomplirent successivement dans l'espace de quelques années. Ce ne fut qu'en 1883 seulement qu'elles trouvèrent leur *conclusion* logique (bien qu'imprévue pour beaucoup), si l'on peut parler de conclusion dans l'ordre économique.

L'Assemblée Nationale, qui, en 1875, avait donné à la France sa constitution définitive, voulut, avant de se dissoudre, mériter particulièrement la reconnaissance de ceux qui réclamaient de nouveaux chemins de fer. Elle accorda donc la concession de 5.389 kilomètres de lignes en 1875, chiffre inouï pour une seule année[1].

1. Dont 97 kilomètres de lignes d'intérêt local.

En comparant les chiffres des dernières années du second Empire avec ceux de l'année 1876, on obtient les résultats suivants :

	31 DÉCEMBRE 1869	31 DÉCEMBRE 1876	AUGMENTATION
	kilomètres	kilomètres	kilomètres
EN EXPLOITATION.			
Chemins de fer d'intérêt général......	16.938	20.300	3.362
Chemins de fer d'intérêt local.........	173	2.147	1.974
Chemins de fer industriels...........	193	229	36
TOTAL......................	17.304	22.676	5.372
EN CONSTRUCTION OU A CONSTRUIRE.			
Chemins de fer d'intérêt général......	7.490	9.281	1.791
Chemins de fer d'intérêt local.........	1.390	2.446	1.056
Chemins de fer industriels............	46	123	77
TOTAL.....................	8.926	11.850	2.924
TOTAL GÉNÉRAL..............	26.230	34.526	8.296

Il faut remarquer, dans le tableau ci-dessus, que le réseau de l'Est a perdu, à la suite de la guerre de 1870, 763 kilomètres en exploitation.

En comparant les résultats d'exploitation des lignes d'intérêt général en 1869 et en 1876, on voit plus clairement encore le développement des chemins de fer :

	31 DÉCEMBRE 1869	31 DÉCEMBRE 1876
Voyageurs à toute distance................	111.163.584	136.987.618
Voyageurs à 1 kilomètre..................	4.107.561.268	4.961.810.659
Recettes de voyageurs (non compris l'impôt).	223.069.660 fr.	256.726.603 fr.
Tonnes à toute distance..................	44.013.433	61.836.949
Tonnes kilométriques	6.270.952.628	8.325.500.547
Recettes (petite vitesse)..................	386.776.832 fr.	503.553.263 fr.
Recettes (grande vitesse et divers).........	94.753.202 fr.	126.521 121 fr.
Recettes totales (non compris l'impôt)......	704.599.694 fr.	886.800.987 fr.
Produit net total.........................	384.850.534 fr.	432.197.422 fr.

En 1869, l'impôt sur les transports et sur les titres représentait un total de 57.055.781 francs, dont 32.940.207 pour la grande vitesse; en 1876, le même impôt avait produit 159.120.790 francs, dont 70.906.933 pour la grande vitesse.

Dans la même période, les Compagnies de chemins de fer avaient fait d'importantes émissions d'obligations pour la construction des lignes nouvelles. Ces émissions avaient coïncidé avec les emprunts énormes de l'Etat; et ce qui prouve d'une façon caractéristique la richesse et le ressort économique de la France, c'est que, malgré l'énorme quantité de titres nouveaux jetés alors sur le marché (7 milliards de fonds d'Etat et 2 milliards d'obligations de chemins de fer), les cours de la Rente et des actions de chemins de fer n'avaient pas cessé de monter. Quant aux obligations, malgré des émissions successives à intervalles fort rapprochés, et malgré la nouvelle taxe de 3 $^0/_0$ sur le revenu des valeurs mobilières, leur cours était resté, à très peu près, sensiblement égal au cours moyen de 1869.

COURS MOYEN DES ACTIONS ET DES OBLIGATIONS A 3 $^0/_0$ DES GRANDES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER PENDANT LES ANNÉES 1869 ET 1876.

COMPAGNIES	1869		1876	
	ACTIONS	OBLIGATIONS à 3 $^0/_0$	ACTIONS	OBLIGATIONS à 3 $^0/_0$
	francs	francs	francs	francs
Nord	1.115	338	1.246	324
Est	584	332	603	319
Ouest	590	330	655	320
Orléans	942	334	1.725	323
Paris-Lyon-Méditerranée	954	334	988	323
Midi	618	328	753	320

Des cours aussi fermes étaient dus au crédit de l'Etat et à celui des Compagnies qui s'étaient prêté un mutuel appui. Grâce aux chemins de fer, l'Etat n'eut pas besoin d'employer exclusivement son crédit; il put faire porter tous ses efforts au rétablissement de ses propres finances, tandis que les Compagnies, par les avances de garantie, eurent le moyen de se débrouiller elles-mêmes.

Mais la confiance (nous l'avons déjà dit) ouvrit la voie à l'exagération : c'est ainsi qu'on entreprit trop de choses à la fois. Avant tout, le monde financier abusa du réveil de l'industrie, et la construction de nouveaux chemins de fer devint un magnifique terrain de spéculation.

Des hommes comme Philippart, Gibiat, Blanchart et autres, qui dirigeaient d'importantes maisons de banque derrière lesquelles s'étaient groupés de grands Syndicats financiers, et où affluaient les capitaux étrangers, surent tirer profit de ce fait qu'à chaque instant des régions nouvelles demandaient des chemins de fer; ils s'assurèrent ainsi, dans les concessions qu'ils sollicitaient, l'appui et le concours des Conseils généraux. Forts de la loi du 24 juillet 1867, en vertu de laquelle une association de sept personnes seulement peut très

facilement se constituer en Société anonyme, ces spéculateurs surent agir contre les intentions des législateurs de 1865 sur les chemins de fer d'intérêt local et obtenir tout à la fois des concessions de lignes d'intérêt général et d'intérêt local; ils cherchèrent ainsi à créer de grands réseaux ayant le caractère des grandes lignes et construits à bon marché, bien qu'ils n'eussent qu'une importance purement locale. Ces manœuvres habiles et dangereuses avaient été plusieurs fois déjà démasquées. Dès le commencement du mois de février 1875, M. Caillaux[1], alors Ministre des Travaux publics, avait dénoncé à la Commission des Chemins de fer de l'Assemblée Nationale les agissements de ces faiseurs; déjà, auparavant, le Président du conseil d'administration de la Compagnie d'Orléans, M. Bartholony, dans une lettre parue au *Moniteur universel* (fin janvier), avait également signalé les dangers vers lesquels on courait par ce désir aveugle d'étendre le réseau des voies ferrées : on créait ainsi très inutilement des lignes concurrentes aux grandes artères existantes qui, par leurs produits nets, étaient au fond les véritables soutiens des chemins de fer français; on favorisait seulement des spéculateurs qui n'avaient nul souci de la prospérité publique et de l'utilité générale. En cédant aux revendications locales, derrière lesquelles s'abritait la spéculation, on construisait des chemins de fer secondaires, armés comme des lignes à voie normale, dans des régions où, pour des motifs économiques, il n'y avait besoin que de voies étroites.

Le proverbe : « Nul n'est prophète en son pays », est toujours vrai. — Tant que les lignes concédées à ces Sociétés de spéculateurs furent en construction, comme, par exemple, les chemins de fer d'Orléans à Châlons, Lille à Valenciennes, les réseaux du Nord-Est, des Charentes ou de la Vendée, etc., tout parut bien aller. Les entrepreneurs et les Conseils d'administration marchaient la main dans la main, et les actionnaires, à qui on montrait dans de pompeux prospectus un horizon chargé de gros revenus, sanctionnaient aveuglément tous les contrats. Mais bientôt on finit par s'apercevoir que, pour beaucoup de ces lignes, on avait été en réalité absolument volé; les Conseils généraux et les préfets, qui avaient soutenu ces entrepreneurs, tant qu'ils n'étaient pas syndiqués, comprirent que les spéculateurs n'avaient voulu, en faisant des constructions très coûteuses, qu'être à même de jeter sur le marché une grande quantité de titres de chemins de fer, après en avoir tiré personnellement le plus gros bénéfice.

Dès l'inauguration des lignes, les mauvaises recettes furent constatées, et le bénéfice fut nul, par suite de l'exagération des frais d'établissement. Mais, depuis longtemps déjà, les entrepreneurs et leurs associés, les administrateurs de ces chemins de fer, avaient eu l'habileté de se débarrasser de leurs actions pour les repasser au public. Les actionnaires, au lieu des dividendes rêvés, s'aperçurent un peu tard que leurs actions ne leur rapportaient rien ou presque rien ; ils se lamentèrent et accusèrent les grandes Compagnies d'avoir voulu ruiner, par une insidieuse guerre de tarifs, les petites lignes dont l'incorporation devait donner tant de profits !

Le contraire était vrai : le Gouvernement avait voulu procéder avec circonspection, pour ne pas soumettre à une trop rude épreuve la capacité

1. **Note du traducteur.** — M. Caillaux était le père de M. Joseph Caillaux, qui est actuellement Ministre des Finances depuis le 22 juin 1899.

d'absorption des grandes Compagnies, et il n'avait pas voulu leur imposer la charge d'un trop grand nombre de nouvelles voies ferrées, comme on avait eu tendance à le faire pendant la période décennale précédente. Malgré les engagements qu'il avait dû prendre vis-à-vis des représentants des départements, il ne pouvait faire appel aux grandes Compagnies pour des lignes notoirement improductives, et, de plus, il voulait éviter le danger de leur donner un monopole exclusif pour la construction du réseau.

C'est pour ces motifs que le Gouvernement avait concédé une série de petits chemins de fer[1]. Il est curieux de constater que, sur la totalité des 5.389 kilomètres concédés en 1875, il ne s'en était trouvé que 97 d'intérêt local.

Beaucoup de ces petites Compagnies résistèrent pendant un certain temps; mais, en définitive, elles ne subsistèrent qu'en sollicitant de nouvelles concessions, ce qui leur permit d'émettre de nouvelles obligations. Enfin la crise fut inévitable.

En 1875, la Compagnie des Charentes ne put continuer à servir l'intérêt de ses emprunts, et ses recettes fléchirent tellement qu'elles furent de 2 millions inférieures aux dépenses. Dans le rapport présenté, le 22 avril 1876, à l'assemblée générale des actionnaires, on dut avouer que la recette brute kilométrique (12.044 francs en 1874, et 12.616 francs en 1875) restait de 5.000 francs au moins au-dessous des besoins, puisque les frais d'exploitation s'élevaient au minimum à 8.000 francs et l'intérêt et l'amortissement à 10.000 francs par kilomètre. Fondée primitivement en 1862, pour construire un réseau de 289 kilomètres, la Compagnie était peu à peu devenue concessionnaire de 727 kilomètres dont 498 étaient alors en exploitation. Cette extension continuelle de son réseau avait exigé sans cesse de nouveaux emprunts, à l'aide desquels on avait si bien pu couvrir et cacher les déficits que le cours des actions rapportant primitivement un intérêt statutaire de 5 % et devant profiter d'un dividende de 18 % après l'achèvement du réseau, s'était maintenu au pair. Mais, dès que le déficit fut connu, le crédit cessa naturellement. Le capital-actions de 20 millions et demi était trop faible en comparaison des dettes, s'élevant à 88 millions et demi. Il restait 229 kilomètres à construire, pour lesquels il aurait fallu encore emprunter 40 millions, bien que la Compagnie eût obtenu de l'Etat une subvention de 80.000 francs par kilomètre. Les actions tombèrent de 500 à 330 francs à la fin de 1874 et oscillèrent, l'année suivante, entre 380 et 300 francs. Le Ministre des Travaux publics, M. Caillaux, en déclarant que le réseau des Charentes se trouvait dans une situation embarrassée, ce dont il n'était pas responsable, essayait évidemment d'éviter le krach définitif d'une Compagnie susceptible de rendre encore des services au public, krach qui aurait atteint d'autres Compagnies.

La question se posait alors de savoir comment on pourrait venir en aide au réseau des Charentes. Le Ministre aurait voulu opérer une fusion avec la

1. On citera notamment : 1869, la Compagnie du Nord-Est; 1870, les Compagnies de Saint-Nazaire au Croisic, Bressuire à Poitiers, Orléans à Châlons; 1871, Lagny à Villeneuve-le-Comte; 1872, Clermont à Tulle et Bondy à Aulnay; 1873, Saint-Louis au Rhône; 1874, Besançon à la frontière suisse; 1875, les Compagnies Picardie-Flandre, Alais au Rhône et Angoulême à Marmande. A la fin de 1875, il y avait trente-quatre petites Compagnies d'intérêt général ayant un réseau concédé de 3.434 kilomètres, dont 1.804 kilomètres en exploitation.

Compagnie d'Orléans. Mais, en face d'une vive opposition, il consentit, suivant le désir du Conseil d'administration de la Compagnie des Charentes, à étendre son réseau, qui jusqu'alors n'était en correspondance directe qu'avec le réseau d'Orléans, et à le mettre en contact immédiat avec le réseau de l'Ouest et celui de Paris-Lyon-Méditerranée. En même temps la Compagnie demanda et obtint la garantie de l'Etat pour une certaine quantité de ses lignes qu'on divisa en ancien et en nouveau réseau. La Commission parlementaire était favorable à ce projet. Mais, l'Assemblée Nationale s'étant dissoute sans avoir pris une décision, l'affaire resta en suspens.

Antérieurement à la reprise de la discussion de la convention, des événements très significatifs s'étaient produits : des lignes de chemins de fer avaient été déclarées d'utilité publique avant même que la concession n'en fût donnée à titre définitif. On avait ainsi voulu donner une satisfaction platonique aux populations qui réclamaient des voies ferrées, en attendant que ces lignes pussent être concédées.

Mais, comme le Gouvernement ne songeait pas à imposer aux Compagnies existantes, dont la situation était momentanément périlleuse, l'exécution de lignes dont l'Etat prenait l'infrastructure à sa charge, en vertu de la loi de 1842, la Commission du Budget de 1876 proposa que le Gouvernement fût autorisé non seulement à exécuter lui-même l'infrastructure de ces lignes, mais aussi la superstructure. Le capital nécessaire pourrait être emprunté sous forme d'obligations trentenaires (titres amortissables en trente années); le Ministre des Travaux publics ne devait commencer les travaux que lorsqu'il aurait obtenu un fonds de concours suffisant de la part des départements, des communes ou des autres intéressés.

Le rapporteur de la Commission à la Chambre des députés, M. Sadi-Carnot (qui fut plus tard Président de la République française), se déclara partisan de la construction par l'Etat et s'exprima ainsi :

« Il faudra aux Compagnies plusieurs années pour liquider leur arriéré, et les lignes nouvelles ne pourraient être entreprises actuellement, si les Compagnies en étaient chargées.

« L'Etat, au contraire, dispose d'un nombreux personnel d'ingénieurs et de conducteurs, dans les trente départements où sont tracés les chemins de fer décrétés; et ce personnel est prêt à redoubler d'activité, pour accomplir l'œuvre projetée, sans que l'Etat ait à s'imposer de trop lourds sacrifices. Guidés par des instructions ministérielles précises, qui leur recommandent d'étudier le tracé et de diriger la construction en vue de réduire, autant que possible, les dépenses, les ingénieurs pourraient apporter de sérieuses économies sur les prévisions de 1875.

« Le compte ouvert entre l'Etat et les Compagnies de chemins de fer atteint un chiffre très élevé... Si, aujourd'hui, on peut prévoir approximativement le jour où l'Etat cessera de payer des garanties et commencera à en être remboursé, toutes ces prévisions seraient bouleversées par l'introduction de 1.240 kilomètres de lignes nouvelles dans le réseau des Compagnies.....

« Le système de 1859 (ajoute-t-il plus loin) a pour conséquence de créer, au profit de l'Etat, une puissante réserve qu'il utilisera à l'époque où il reprendra possession des chemins de fer. Les garanties d'intérêts ne sont qu'un prêt fait aux Compagnies au taux de 4 °/₀ et viendront en déduction

du matériel roulant... Ces avantages n'ont pu déterminer votre Commission à vous proposer d'étendre l'application du mécanisme aux lignes nouvelles décrétées en 1875.

« Elle souhaite vous voir inaugurer, pour des chemins dont le rendement ne saurait être considérable, un système dans lequel le contrôle de l'Etat soit facile, où l'Administration puisse exercer une action efficace, pour réaliser de sérieuses économies de construction ; où, ensuite, elle soit maîtresse de régler un mode d'exploitation qui intéresse l'exploitant lui-même à bien exploiter et qui fasse cesser des détournements de trafic dont le Trésor public paye très souvent les frais. »

Dans les débats à la Chambre des députés, il faut citer simplement l'amendement de M. Bastide, député du Cantal, relatif au concours éventuel des départements, des communes et des propriétaires intéressés.

Il rappela que le principe de l'obligation du concours des localités avait été posé dans la loi du 11 juin 1842, mais que cette disposition avait été abrogée officiellement par le législateur en 1845.

Le débat reprit naissance au Sénat, et il fut décidé que le législateur se réservait de fixer lui-même la subvention à réclamer des intéressés, quand il jugerait ces subventions nécessaires et qu'il y avait là une attribution impossible à déléguer au Ministre.

En même temps la clause introduite par la Chambre des députés, par laquelle le Gouvernement devait exécuter en masse la superstructure, était déclarée inadmissible. Il s'agissait en effet d'un principe tout à fait nouveau, qu'il était impossible d'établir par voie budgétaire.

Le Ministre ne s'était pas prononcé sur le nouveau système d'exploitation. Néanmoins le Sénat s'était montré tout à fait opposé à l'idée d'un réseau d'Etat. A la Chambre des députés, au contraire, partisans ou adversaires de ce système étaient en nombre presque égal, bien que la majorité fût plutôt en faveur des adversaires.

Ce premier essai, consistant à charger l'Etat de la superstructure et aussi de l'exploitation de nouvelles lignes, n'eut, en pratique, aucun succès (cela allait de soi) ; c'était pourtant le premier symptôme de ce qui devait logiquement se réaliser avec tant de rapidité dans les années suivantes.

Le grain était semé. Le *Grand Programme* devait éclore.

Les idées que M. Sadi-Carnot avait développées en qualité de rapporteur de la Commission du Budget furent soumises par M. Christophle, alors Ministre des Travaux publics, à la masse des électeurs, dans un discours-programme prononcé à Domfront, au mois d'août 1876.

Il y déplorait que la France s'était, en matière de chemins de fer, laissé devancer d'une manière inquiétante par les pays voisins ; il était triste de penser que, dans la série des contrées sillonnées de voies ferrées, elle n'occupait en Europe que le sixième rang.

« Pour y remédier, dit le Ministre des Travaux publics, un grand parti devient nécessaire. Comme aux premiers temps de la création des chemins de fer, l'Etat doit s'engager résolument dans la construction des lignes qui, à mesure que le réseau s'étend, deviennent moins productives. Les Compagnies, si puissantes qu'elles soient, ne possèdent pas, pour agir avec la rapidité qui convient, les ressources indispensables. Certes, je ne veux pas médire des grandes Compagnies ; elles nous ont rendu d'immenses services

et accompli, avec prudence et avec sagesse, de grandes et utiles entreprises. Mais les Compagnies ne peuvent livrer annuellement à la circulation qu'un certain nombre de kilomètres; leur puissance d'exécution est limitée parce que, pour construire, il faut emprunter et que, pour emprunter, il est nécessaire de gager l'emprunt avec les ressources normales de leurs budgets. A côté des Compagnies, il faut donc, pour marcher rapidement au but, pour racheter notre infériorité sur l'Etranger et porter le réseau de nos voies ferrées au chiffre kilométrique de nos routes nationales, c'est-à-dire à près de 38.000 kilomètres, il faut, dis-je, l'intervention puissante, résolue, presque sans limite de l'Etat. Certes, les sacrifices à faire doivent être considérables; mais la Commission du Budget a compris cette inéluctable nécessité; elle a affecté à la création des chemins de fer par l'Etat des ressources qui permettront de faire face aux premiers besoins.

« Les chemins de fer, Messieurs, ne doivent pas nous faire négliger la navigation intérieure. L'amélioration de nos rivières et de nos canaux s'impose à tous les esprits attentifs. Déjà j'ai déposé trois projets de lois destinés à assurer une navigation continue de Rouen à Paris, de Paris à Lyon et enfin de Lyon à Marseille. Les résultats de ces travaux seront immenses. D'autres projets sont à l'étude, et si, comme je n'en doute pas, les deux Chambres veulent y donner leur approbation, nous verrons, dans un avenir prochain, s'établir ce concours nécessaire des chemins de fer et de la navigation tant de fois réclamé par l'opinion publique, concours indispensable pour avancer le développement de la richesse nationale par l'abaissement équitable du prix des transports. »

C'était le *Grand Programme* en germe; ce furent les idées qui, une fois exprimées, agitèrent les esprits en France, toutes les fois qu'il fut question des travaux publics. Mais les parties saillantes de ce discours étaient les suivantes : « Création d'un réseau ferré aussi vaste que le réseau des routes nationales et, puisqu'on ne peut faire autrement, construction de ce réseau par l'Etat; de plus, exploitation par l'Etat, car on ne trouvera pour ces chemins de fer, ni fermiers, ni concessionnaires, et enfin rachat de tous les chemins de fer. » L'Etat, d'après certains théoriciens socialistes, est le mieux placé du monde pour mener tout à bien et pour empêcher les grandes Compagnies de dépouiller le public en distribuant d'énormes dividendes! A partir de ce moment, deux programmes entrent en lutte : l'un, celui de l'opinion publique (que le Gouvernement adopte aussi, ou qu'il est forcé d'adopter), veut l'achèvement du réseau, sinon avec le concours des grandes Compagnies, du moins sans leur porter préjudice; l'autre, celui d'un groupe considérable, a également en vue l'achèvement du réseau, mais il a également pour objet le rachat par l'Etat de tous les chemins de fer français. Une différence de principe sépare ces deux programmes, et l'extension du réseau ferré est pour tous deux une arme de combat et en même temps le but final.

Les premiers événements parurent favoriser les partisans du rachat : l'année 1876 avait été funeste aux petites Compagnies, et plusieurs interpellations déposées en leur faveur n'eurent aucun résultat.

La situation du réseau des Charentes était devenue encore plus critique : le déficit pour les 500 kilomètres en exploitation était monté de 4 à 5 millions, son crédit s'effondrait complètement.

Le nouveau Ministre des Travaux publics, M. Christophle, pensa qu'on

ne sauverait pas la Compagnie en groupant les lignes en ancien et en nouveau réseau, car aucune des deux catégories n'était productive; il préféra préparer la fusion de la Compagnie des Charentes et de quelques autres petits réseaux avec la grande Compagnie d'Orléans. Celle-ci montra de l'empressement: elle acceptait la charge de 877 kilomètres en construction ou à construire et offrait de rembourser aux Compagnies intéressées les « dépenses utiles », c'est-à-dire les frais effectifs de premier établissement et d'outillage et les intérêts payés pendant la période de construction.

Le projet soumis au Parlement, le 1er août 1876, fut rejeté par la Chambre des députés; les débats importants concernant le projet de convention, et qui sont l'expression des principes que le législateur sanctionnera ultérieurement, méritent une étude approfondie. Le rapporteur, M. Richard Waddington [1], tout en parlant au nom de la Commission, saisit l'occasion d'exprimer ses opinions personnelles [2]. Il établit d'abord que le projet du Ministre avait un double but: 1° incorporer les petites Compagnies aux réseaux d'Orléans et du Nord; 2° étendre les principes établis en 1859 aux réseaux nouvellement formés. Lors de la discussion des différents articles de la convention, le rapporteur critiqua à plusieurs reprises le calcul du prix de rachat, et il se prononça contre la prétention de rembourser les soi-disant « dépenses utiles », parce que la loi du 23 mars 1871, dans son article 12, ne parle que du prix réel de premier établissement. Il trouva exagérée l'évaluation à 310.000 francs des frais kilométriques de premier établissement; car, dans ce chiffre, on avait porté le déficit d'exploitation des années antérieures. Il critiqua, comme excessif également, le taux de 5,75 % prévu pour l'intérêt et l'amortissement des obligations, parce que le taux du loyer de l'argent était, en réalité, beaucoup plus bas.

Quelques passages du rapport de M. Waddington furent combattus avec ardeur en dehors du Parlement. Une brochure [3], *les Chemins de fer devant le Parlement*, attribuée à M. Delombre [4], le distingué rédacteur du *Temps*, a résumé tous les arguments présentés contre le Rapport; il nous paraît intéressant de comparer la réfutation de M. Delombre avec l'opinion de M. Waddington.

Le rapporteur affirmait que les grandes Compagnies, comme entreprises privées, ne cherchaient que l'avantage de leurs actionnaires et se refusaient énergiquement à se charger de nouvelles lignes, réclamées à juste titre par le public; elles cherchaient par toutes sortes de manœuvres, même par les réductions des tarifs, par exemple, à éliminer leurs concurrents éventuels. Comme ces mêmes Compagnies jouissaient d'une garantie d'intérêts, elles ne s'inquiétaient pas de faire les réformes et les économies dont l'Etat aurait eu le profit. Ainsi les Compagnies *profitaient* absolument des avantages du monopole qu'on leur abandonnait, sans en supporter les risques.

La brochure répondait que le pays entier bénéficiait du système de 1859,

1. M. Richard Waddington, frère de l'ancien Ministre des Affaires étrangères qui fut plus tard ambassadeur à Londres, était industriel et député du département de la Seine-Inférieure (Rouen).

2. Voir Rapport officiel, des 28 février et 1er mars 1877.

3. Paris, Chaix, 1877.

4. **Note du traducteur.** — Du 28 juin 1898 au 23 juin 1899, Ministre du Commerce, de l'Industrie, des Postes et des Télégraphes.

qui avait pour effet d'englober dans le même réseau des lignes productives et d'autres qui l'étaient moins et de compenser le déficit des dernières par les bénéfices des premières. Quand, plus loin, le rapporteur déclarait la garantie d'intérêts funeste pour les finances françaises, il oubliait que deux[1] des six grandes Compagnies ne l'avaient jamais réclamée, que les paiements de garantie n'étaient que des avances remboursables avec intérêts à 4 %, dès que les Compagnies auraient des excédents, et que les Compagnies, après ce remboursement de la dette de garantie, auraient encore à partager avec l'Etat leurs bénéfices éventuels.

Le rapporteur prétendait ensuite que l'Etat montrait une certaine partialité : car les grandes Compagnies comblaient le déficit d'exploitation de leur nouveau réseau au moyen de la garantie d'intérêts, tandis que les petites Compagnies étaient abandonnées tout simplement à leur malheureux sort. Sur les 6.473 kilomètres du nouveau réseau, pour lequel l'Etat allouait une garantie d'intérêts aux quatre Compagnies de l'Est, de l'Ouest, d'Orléans et du Midi, 901 kilomètres n'avaient pas couvert leurs dépenses; l'Etat était ainsi forcé non seulement de verser tout le montant de la garantie calculé à 4,65 %, mais en même temps de combler le déficit d'exploitation.

Cette assertion n'était pas fondée, et il fut facile à l'auteur de la brochure de prouver que l'Etat ne devait rien payer au-delà de la garantie d'intérêts, et qu'en réalité il n'avait même jamais eu à payer le montant intégral de la garantie d'intérêts qu'il avait promise, puisque toutes les grandes Compagnies avaient jusqu'alors couvert, en partie du moins, les déficits du nouveau réseau au moyen des excédents de l'ancien[2]. « En 1876, dit encore M. Delombre, le déficit du nouveau réseau de la Compagnie d'Orléans montait à 30.500.523 francs, qui furent couverts jusqu'à concurrence de 11.995.612 francs par l'avance de l'Etat et, pour le surplus, par l'excédent de l'ancien réseau (soit 18.504.911 francs).

Le rapporteur avait ensuite expliqué que les Compagnies avaient un intérêt essentiel à réduire les frais d'exploitation de l'ancien réseau, puisque le produit net constituait leurs dividendes, tandis qu'elles n'avaient aucun intérêt à agir de même sur les lignes du nouveau réseau, attendu que les économies ne profitaient qu'à l'Etat, dont la garantie était diminuée d'autant.

Mais la brochure répliquait que les Compagnies n'avaient aucun intérêt à réclamer sans nécessité la garantie de l'Etat, puisqu'elles faisaient ainsi, lorsqu'on regardait la chose de près, un emprunt à 4 % en donnant leur actif comme gage à l'Etat. De plus, le rapporteur avait complètement oublié que les bénéfices des actionnaires seraient toujours limités tant que le système du déversoir fonctionnerait en faveur du nouveau réseau, et que ces actionnaires avaient précisément un intérêt évident à ce que le produit net du nouveau réseau puisse payer les intérêts et l'amortissement du capital engagé.

Bien que la conclusion du rapport fût de repousser le projet d'arrangement avec la Compagnie d'Orléans, la Commission avait néanmoins proposé une

1. La Compagnie du Nord et la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée ; cette dernière n'avait encore fait appel à la garantie de l'Etat que pour la ligne du Rhône au Mont-Cenis, qui constituait en quelque sorte un réseau à part.

2. Ce fait avait déjà été signalé par M. Cézanne, dans son rapport du 3 février 1873, et n'aurait donc pas dû être ignoré du rapporteur de 1876.

série de résolutions relatives à la question des chemins de fer. Elles furent retirées, il est vrai, pendant les débats ; cependant, comme elles caractérisent bien les opinions courantes de l'époque, il convient de les mentionner ici.

Après avoir déclaré peu pratiques les moyens proposés pour sauver les petites Compagnies, dont la position était désastreuse, la Commission crut devoir recommander au Gouvernement le rachat des petits réseaux dont il achèverait lui-même la construction avec ses propres deniers, personne ne pouvant construire à moins de frais que lui. Mais l'Etat ne devait pas se charger de l'exploitation des lignes qu'il aurait ainsi rachetées et construites : car l'Administration avait peu d'aptitude pour une gestion commerciale et industrielle ; elle n'avait pas les qualités, que l'initiative et l'intérêt sont seuls susceptibles de donner ; il importait, d'ailleurs, de ne pas la laisser en butte aux exigences du public. Autant son intervention, comme juge et comme arbitre, s'imposait d'elle-même, autant un intermédiaire était nécessaire pour recevoir les réclamations du public et y résister, dans la mesure des intérêts légitimes de l'exploitant. L'exploitation directe pouvait, d'ailleurs, être dangereuse dans l'ordre politique, en mettant à la disposition des partis qui se succédaient au pouvoir la distribution de milliers d'emplois, en faisant de l'Etat le plus grand industriel du pays et en l'obligeant à prendre position, en cette qualité, dans les questions si vivement débattues des rapports entre le capital et le travail.

En résumé, selon l'avis de la Commission, l'Etat devait être le propriétaire des chemins de fer, mais il devait ensuite confier l'exploitation à des Compagnies fermières qui accepteraient son impulsion et sur lesquelles il pourrait exercer le contrôle le plus rigoureux.

Comme consécration et comme conclusion de ses études, la Commission proposait un projet de résolution ainsi conçu : « Le Ministre des Travaux publics est invité à déposer, dans le plus bref délai, un projet de loi ayant pour objet d'assurer le service des lignes comprises dans la convention et de celles qui les complètent, soit par la constitution de réseaux distincts et indépendants, soit au moyen du rachat par l'Etat et de l'exploitation par des Compagnies fermières, en appliquant, comme bases du rachat, les dispositions de l'article 12 de la loi du 23 mars 1874, conformément à l'avis adopté par le Conseil d'Etat, dans ses séances des 20 et 22 décembre 1876. Le Ministre tiendra compte du double devoir qui incombe à l'Etat d'assurer, à l'avenir, la construction et l'exploitation des lignes reconnues nécessaires et de faire disparaître les inégalités et l'arbitraire des tarifs. »

Pour rendre explicite l'expression *lignes reconnues nécessaires*, la Commission avait annexé une longue liste de lignes.

Le projet de résolution, avec l'énumération des lignes à ouvrir, dont la construction hâterait l'achèvement du réseau, fut retiré par la Commission ; mais plus tard on vit réapparaître, considérablement grossie, la liste des lignes réclamées.

La discussion de ce rapport dura sept jours, du 12 au 22 mars 1877. Le premier orateur, M. Allain-Targé, prononça un long et important discours. Il critiqua vivement le rapport de M. Waddington, qui avait indiqué trois solutions : résurrection des petites Compagnies, création d'un septième réseau indépendant, constitution de Compagnies fermières.

Ces trois systèmes avaient pour point de départ commun une idée

fausse, chimérique : celle de la concurrence. Les petites Compagnies pouvaient incontestablement avoir leur rôle et leur utilité, en construisant à bon marché des chemins secondaires à faible trafic ; mais c'était une illusion que de les considérer comme pouvant, impunément, jouer un rôle plus étendu et moins modeste ; car, si elles grandissaient, si elles attaquaient le monopole des grandes Compagnies, c'était uniquement pour arriver à le partager ; si elles voulaient lutter contre les grands réseaux, elles étaient conduites à construire chèrement et ne tarderaient pas à succomber, après avoir inutilement tenté d'échapper à la ruine, en battant le papier-monnaie des obligations.

Ne savait-on pas qu'en Angleterre et en Amérique la concurrence avait abouti à la fusion d'un grand nombre de Compagnies ! Du reste, en France, ce qui était la perte des petites Compagnies, c'était l'insuffisance de la rémunération des chemins de fer du nouveau réseau. Pour s'en convaincre, il suffisait de constater le faible rendement du second réseau des grandes Compagnies (3,50 $^0/_0$ pour le Nord ; 2,75 $^0/_0$ pour l'Est ; 1,72 $^0/_0$ pour l'Ouest ; 1,44 $^0/_0$ pour l'Orléans ; 0,78 $^0/_0$ pour le Lyon). Engager dans de telles entreprises l'initiative privée, les capitaux des obligataires, des actionnaires sérieux, était chose inacceptable. Aussi toutes les combinaisons aboutissaient-elles, fatalement, à la garantie de l'Etat, donnée dans le but de faire la concurrence à la Compagnie d'Orléans, qui jouissait elle-même de la garantie : la guerre se faisait donc aux dépens du Trésor.

Quant au système de Compagnies fermières, l'exemple de la Hollande prouvait, d'une manière évidente, que ce procédé n'était pas à recommander et que ce n'était qu'un expédient. La véritable solution était ailleurs. Il fallait chercher dans l'action et l'entente permanente de l'Etat. Il fallait recourir à l'exploitation par l'Etat.

Quelle était la valeur des objections contre l'intervention de l'Etat ? On lui avait reproché de construire plus chèrement ; les faits donnaient à cette allégation le démenti le plus formel. On lui avait aussi reproché d'être incapable d'exploiter au même prix que les grandes Compagnies ; mais les monopoles exercés par l'Etat étaient-ils moins bien administrés que les autres ? On avait soutenu qu'il ne saurait pas gérer commercialement les chemins de fer. N'était-ce pas ainsi qu'administrait la Belgique quand elle abaissait ses tarifs, quand elle donnait satisfaction aux voyageurs, quand elle faisait la fortune d'Anvers et de ses centres industriels ?

Le but idéal serait le rachat par l'Etat de tous les réseaux. Toutefois, comme l'opinion n'était pas préparée, M. Allain-Targé consentait à s'en écarter pour des raisons d'opportunité. Il admettait donc qu'on y renonçât, mais à la condition expresse que la Compagnie d'Orléans se montrerait complaisante pour réformer ses tarifs.

M. Allain-Targé avait, du reste, déposé un projet de résolution ainsi libellé : « Renvoi à la Commission du projet, pour être étudié et remanié sur les bases suivantes :

« 1° Application au rachat des lignes qui cesseraient d'être exploitées par leurs premiers concessionnaires, des dispositions de la loi du 23 mars 1874, c'est-à-dire rachat au prix réel, déduction faite des subventions primitivement accordées pour la construction ;

« 2° Concentration de toutes les lignes à grand trafic d'une même région,

sous une même administration, de telle sorte qu'il ne puisse s'établir, aux dépens de l'Etat, une concurrence ruineuse pour le Trésor public, pour les exploitants et, bientôt, pour les populations elles-mêmes, entre des lignes subventionnées par l'Etat ;

« 3° Etablissement de garanties sérieuses et de règlements qui assurent à l'Etat l'exercice permanent de son autorité sur les tarifs et sur le trafic, et qui offrent aux intérêts les moyens de faire parvenir officiellement à l'Administration leurs réclamations ;

« 4° Réserve absolue du droit de l'Etat d'ordonner, à toute époque et sans atteindre la situation financière réservée par les contrats, la construction des lignes nouvelles qu'il jugerait nécessaire de joindre au réseau de la région ;

« 5° Pour le cas où la Compagnie d'Orléans se refuserait à traiter sur les bases qui viennent d'être indiquées, constitution d'un grand réseau de l'Ouest ou du Sud-Ouest exploité par l'Etat. »

Les cinq propositions de M. Allain-Targé, que nous venons de reproduire, manquent de clarté en certains passages [1].

Dans les articles 2 et 3 on emploie le mot « administration », la première fois vraisemblablement dans le sens d'administration industrielle, et la seconde fois dans le sens d'administration politique. On ne s'explique pas non plus ce que veut dire la phrase : faire parvenir *officiellement* leurs réclamations. Il n'est pas nécessaire de créer une nouvelle organisation. A l'article 4 on ne prévoit pas qui l'emportera, quand l'Etat et la Compagnie différeront d'opinion sur la situation financière réservée par les contrats. L'Etat sera toujours le plus fort, et, s'il devait arriver plus tard qu'il se soit trompé dans ses évaluations, il ne se croirait guère obligé de donner aux Compagnies une indemnité tardive. Il ne faut pas oublier à ce propos que le Gouvernement français, comme le montre l'histoire du siècle tout *entier*, n'a été *que trop souvent dominé par des influences de parti ou des influences locales*.

M. Laisant, qui parla après M. Allain-Targé, insista sur cette idée qu'il était impossible de trouver un système unique et que la sagesse commandait de s'arrêter exclusivement à des solutions d'espèce. D'après lui, le mieux serait de racheter le réseau d'Orléans tout entier, si l'on avait envie de faire des essais d'exploitation par l'Etat.

M. Lecesne se déclara partisan du rachat général des chemins de fer

1. En tout cas, on peut toujours interpréter ces propositions comme l'a fait A. de Leyen (« *Die Eisenbahnfrage in Frankreich* », dans les *Annales prussiennes*, vol. XL, 1877, p. 41). Le premier article ne parle aucunement du prix que la Compagnie d'Orléans aurait à payer pour les nouvelles lignes, mais seulement du prix de rachat, donc uniquement du prix à convenir entre l'Etat et les Compagnies propriétaires des lignes à racheter. Bien que le second article fasse quelque allusion à ce fait que la Compagnie d'Orléans devra s'engager pour l'avenir à ne plus soutenir ses lignes non garanties au détriment des lignes garanties, la conclusion n'a pas grande valeur, puisque M. Allain-Targé *manifeste* le désir de ne pas voir renaître des concessions analogues à celles des Compagnies alors en faillite. Dans le quatrième article des propositions, on ne dit pas que l'Etat ordonnera la construction des lignes nouvelles « sans avoir égard à la situation financière réservée par les contrats ». On affirme le contraire. Il serait bien étonnant que M. Allain-Targé eût pu avoir une semblable exigence, lui qui, dans son discours, avait protesté de la façon la plus énergique contre les mesures par lesquelles l'Etat aurait pu faire une concurrence déraisonnable aux lignes garanties, *c'est-à-dire se faire concurrence à lui-même*.

et rappela l'absorption par l'Etat qui se préparait en Russie. Il ajouta qu'une fois le rachat décidé on aviserait au moyen d'assurer l'exploitation au mieux des intérêts du Trésor.

M. Léon Say, ministre des Finances, crut devoir protester immédiatement contre les doctrines de M. Lecesne, qu'il jugeait souverainement dangereuses pour le crédit public. Il fit des réserves formelles sur la protection que son contradicteur voulait créer, au profit de certaines industries nationales, en rendant à l'Etat la libre disposition des tarifs. Au point de vue financier, on ferait courir à la France les plus graves périls, en plaçant entre les mains de l'Etat, outre le grand-livre de la Dette publique, celui des obligations de chemins de fer, qui viendrait, en quelque sorte, se confondre avec le premier et que les pouvoirs publics seraient portés à rouvrir chaque jour. Certes, il fallait compléter l'outillage national, mais en n'engageant les dépenses qu'au fur et à mesure de leur nécessité, en s'imposant un frein, en s'imposant, par avance, un programme bien défini, un cadre bien limité, et en s'assurant que les charges ne dépasseraient pas les ressources. Pouvait-on, d'ailleurs, traiter de la question du rachat des voies ferrées, sans être fixé sur celle de l'exploitation, la plus importante de toutes? Pouvait-on s'en remettre aveuglément aux chances aléatoires du lendemain? Pouvait-on espérer que l'on trouverait de nouveaux preneurs, consentant à d'importantes réductions de tarifs, sans perte pour l'Etat? L'illusion n'était pas permise : le rachat devait avoir pour conséquence inexorable l'exploitation par l'Etat, c'est-à-dire une solution à laquelle il convenait de ne pas se rallier par entraînement, sur le simple exemple de pays différents du nôtre, et sans une étude et une discussion approfondies; une solution qui transformerait les tarifs en impôts soumis aux discussions du Parlement et qui, jointe à celle de la construction pour ainsi dire indéfinie, par l'Etat, pouvait conduire bientôt à ne plus avoir de finances.

M. Lecesne répliqua à M. Léon Say. Il s'efforça de justifier les faits qu'il avait avancés, au sujet des clauses financières des conventions de 1859; il se défendit d'avoir voulu ouvrir sans limite le grand-livre des obligations des chemins de fer de l'Etat; il soutint que, sagement limités par le législateur, les emprunts de l'Etat ne seraient, ni plus difficiles, ni plus dangereux pour les finances que ceux des Compagnies, dont les émissions n'étaient soumises à aucun contrôle sérieux et efficace. Quant à l'exploitation du réseau après son rachat, elle ne soulevait que des problèmes dont la solution se présenterait d'elle-même. N'aurait-on pas sous la main un personnel qui se bornerait à changer de maître? Cet abaissement général des tarifs, qui avait paru tant effrayer le Ministre des Finances, n'était nullement dans les intentions de M. Lecesne; ce qu'il voulait, c'était la faculté, pour l'Etat, de décider certains abaissements intelligents ; de faire, au profit de la collectivité des intérêts nationaux, quelques sacrifices partiels et circonscrits; de soutenir, le cas échéant, des industries en souffrance.

Après le rapporteur, qui voulait défendre ses propositions, M. Bethmont, député de la Charente (département spécialement intéressé à la question) recommanda avec insistance soit le rachat général des Chemins de fer, soit le concours de l'Etat pour soutenir et relever les petites Compagnies.

En face de cette opposition, le Ministre des Travaux publics, M. Christophle, reconnut que sa proposition avait peu de chance d'être adoptée et se

décida à la retirer, en se ralliant à l'amendement de M. Allain-Targé, dont les idées se rapprochaient assez des siennes.

Mais il ne suffisait pas de racheter les réseaux secondaires, il était indispensable de savoir le parti que l'on en tirerait. L'Administration avait, à cet effet, scruté soigneusement les causes qui avaient provoqué la ruine des Compagnies secondaires et, notamment, de celle des Charentes; elle avait trouvé ces causes dans l'origine du réseau. La conception elle-même avait été, en effet, des plus malheureuses, et il suffisait d'examiner attentivement la carte pour reconnaître que l'œuvre n'était pas viable, qu'elle manquait absolument d'éléments de trafic et, par suite, de recettes. Si la Compagnie des Charentes n'avait pas disparu plus tôt, c'est parce que, à la faveur de concessions nouvelles, elle avait pu maintenir ouvert son compte de premier établissement et y imputer les insuffisances des produits de son exploitation. Le projet de loi de 1874 n'était qu'un expédient temporaire, de nature à retarder la catastrophe ; mais son adoption n'eut d'autre effet que de laisser subsister une apparence de vie et de crédit, là où il n'y avait plus qu'une existence absolument précaire.

Les causes du désastre ainsi dégagées, le Ministre s'était demandé s'il y avait lieu de chercher à reconstituer une ou plusieurs Compagnies nouvelles dotées d'une garantie d'intérêt. Mais il avait reculé devant la concurrence, qui se serait fatalement produite entre ces Compagnies et celle d'Orléans, et devant les conséquences funestes qui en seraient résultées pour le Trésor. D'après ses calculs, à l'expiration de la période de garantie, la dette des Compagnies nouvelles ne s'élèverait pas à moins d'un milliard, chiffre absolument hors de proportion avec le gage de 50 à 60 millions fourni par le matériel roulant.

Il avait également étudié la combinaison consistant à consolider la situation des réseaux secondaires par des concessions nouvelles; il l'avait repoussée comme la précédente, parce qu'elle aboutissait à la réouverture des comptes de premier établissement et à un échec final inévitable.

Le rachat pouvait, au premier abord, avoir un aspect séduisant ; mais il devait, malheureusement, se traduire par une perte considérable pour le Trésor ; car, indépendamment du paiement d'une annuité équivalente au produit net des lignes concédées depuis plus de quinze ans, il comportait le paiement des sommes dépensées pour la construction des autres chemins, généralement très peu productifs, ainsi que le remboursement du matériel roulant et des objets mobiliers ; de ce chef, la charge pour l'ensemble du réseau français serait de 2 milliards et demi environ; en déduisant de cette somme la créance de l'Etat, au titre de la garantie d'intérêt, il restait encore 2 milliards environ en capital, ou une annuité de 130 millions, venant grever la nouvelle exploitation. D'autre part, devait-on espérer une compensation dans la plus-value annuelle des recettes? Cette progression se maintiendrait-elle, lorsque l'Etat, propriétaire des chemins de fer, les exploiterait par lui-même ou par des Compagnies fermières? L'Etat saurait-il défendre ses tarifs comme les Compagnies ?

Le Ministre avait été amené rationnellement au système qu'il avait soumis à la sanction de la Chambre, c'est-à-dire à la fusion avec la Compagnie d'Orléans. Sa conviction profonde était que la combinaison de 1859 pouvait seule donner une solution sage et satisfaisante. On avait attaqué, à tort, cette

combinaison, au point de vue des prétendus bénéfices qu'elle avait procurés aux actionnaires; il suffisait, pour s'en convaincre, de constater que, de 1859 à 1885, le dividende était tombé, pour l'Est de 38 fr. 75 à 33 francs; pour l'Ouest, de 37 fr. 50 à 35 francs; pour le Paris-Lyon-Méditerranée, de 63 fr. 50 à 55 francs; qu'il avait augmenté, pendant la même période, de 0 fr. 50 seulement pour le Nord; et enfin qu'il était resté stationnaire pour l'Orléans, de 1865 (époque du dédoublement des actions) à 1875. Sans doute, les Compagnies avaient pu réaliser quelques profits sur le taux de la garantie; mais c'était là un côté accessoire de la question et il était, du reste, facile d'y remédier.

On avait d'ailleurs le tort d'oublier, trop souvent, que la garantie d'intérêt n'était qu'un prêt remboursable avec intérêt à 4 $^0/_0$, et que ce remboursement commencerait en 1882 et serait terminé en 1892, si, comme il y avait tout lieu de le supposer, la plus-value annuelle de 2 $^1/_2$ $^0/_0$ sur les recettes se maintenait.

Les critiques adressées au régime créé par les conventions de 1859 étaient injustes. Passant à la question des tarifs, le Ministre reconnaissait tout l'intérêt qu'il y avait à les voir réduits de plus en plus ; mais il ne fallait s'engager dans cette voie qu'avec la plus extrême prudence, car, si l'on voulait donner satisfaction à tous les désidérata du public, il s'ensuivrait immanquablement dans les recettes brutes des Compagnies une diminution de 125 millions au moins, ce qui ferait une perte de 70 à 72 millions de recettes nettes. Les tarifs différentiels dont l'on avait tant médit, c'est-à-dire les tarifs à base décroissante, au fur et à mesure qu'augmentait la distance de transport, étaient des tarifs rationnels, utiles, nécessaires; ils permettaient seuls la diffusion des produits à grande distance, seuls ils pouvaient parer aux effets désastreux d'une mauvaise récolte. Les tarifs de transit avaient aussi soulevé bien des colères, et pourtant ils étaient indispensables à la grandeur du pays. En définitive, les défectuosités des tarifs étaient de celles qui pouvaient être corrigées; il suffirait pour cela de la volonté énergique de l'Etat.

M. Christophle donnait, à cette occasion, des développements sur les sources et l'étendue du droit d'homologation. S'appuyant sur les termes de l'article 49 de l'ordonnance de 1846, il soutenait que ce droit impliquait, pour le Ministre saisi d'une proposition de tarif, la faculté incontestable de modifier, d'office et de son autorité propre, le tarif proposé. Il ajoutait que, depuis longtemps déjà, les autorisations n'étaient plus données qu'à titre provisoire et qu'ainsi elles pouvaient toujours être retirées, en cas de réclamations légitimes et fondées.

Après de longs débats, la résolution Allain-Targé, que le Ministre avait acceptée, fut enfin votée le 22 mars 1877.

Immédiatement après cette décision qui refusait implicitement la ratification de la convention passée avec la Compagnie d'Orléans, le Ministre entra en négociations avec les petites Compagnies pour le rachat de leurs réseaux, d'après les bases fixées par la loi du 23 mars 1874, c'est-à-dire d'après le prix réel (déduction faite des subventions primitivement accordées pour la construction).

Une Commission arbitrale, composée de MM. Reynaud, inspecteur général des Ponts et Chaussées, Varroy, sénateur, ingénieur des Ponts et Chaussées, et de Maisonneuve, inspecteur général des Finances, était appelée

à déterminer, définitivement et sans appel, le montant de l'indemnité.

Cette Commission ayant rendu la plupart de ses sentences avant la fin de 1877, M. Bethmont, député de la Charente, déposa, le 4 décembre 1877, une proposition tendant à approuver ces sentences; mais il retira sa demande, pour se rallier au projet de loi déposé, le 12 janvier 1878, par le Gouvernement, ayant pour but d'assurer l'exploitation provisoire des chemins de fer repris par l'Etat.

Dans son rapport au nom de la Commission, M. Sadi-Carnot reproduisit les « sentences arbitrales » des arbitres[1]; il indiquait dans le tableau suivant les chemins de fer à racheter, avec leur longueur et les prix de rachat à consentir.

CHEMINS DE FER	LONGUEUR	PRIX DE RACHAT
	kilomètres	francs
Charentes	777	113.505.391,32
Vendée	495	36.380.898,63
Bressuire à Poitiers	83	1.728.004,29
Saint-Nazaire au Croisic	33	5.119.427,64
Orléans à Châlons	293	47.324.881,19
Tulle à Clermont	221	11.043.914,77
Orléans à Rouen[2]	351	27.780.638,01
Poitiers à Saumur[2]	86	10.949.535,96
Maine-et-Loire et Nantes[2]	91	10.793.827,39
Chemins de fer Nantais[2]	185	13.557.156,24
TOTAL	2.615	278.183.675,44

Sur les 2.615 kilomètres, 1.510 seulement étaient en exploitation (la ligne Tulle-Clermont ne fut achevée que six ans plus tard); aussi fallait-il prévoir que l'Etat, en plus du prix de rachat, devrait encore dépenser environ 225 millions pour l'achèvement des chemins de fer.

D'après le projet de loi, le Gouvernement devait être autorisé à procéder au rachat, et l'article 4 ajoutait expressément : « En attendant qu'il soit statué sur les bases définitives du régime auquel seront soumis les chemins de fer *repris* par l'Etat, le Ministre des Travaux publics est autorisé à assurer l'exploitation provisoire de ces lignes, à l'aide de tels moyens qu'il jugera le moins onéreux pour le Trésor... »

Dans son rapport, M. Sadi-Carnot rappelait les projets d'arrangements avec la Compagnie d'Orléans.

Les projets de loi de 1877 pouvaient se résumer ainsi : annexion de 2.527 kilomètres au réseau d'Orléans, moyennant une subvention de

1. M. Varroy, sénateur, avait déclaré au Sénat que les trois arbitres avaient cru pouvoir se considérer comme juges, et non pas comme experts.
2. Compagnie de chemins de fer d'intérêt local.

160 millions en argent et en travaux, et une garantie portant sur un capital de 522 millions qui aurait pesé lourdement sur les finances publiques.

Le nouveau projet de loi, plus avantageux pour l'Etat, embrassait 2.615 kilomètres.

L'interprétation de la résolution de la Chambre des députés, sur le mode de liquidation de l'indemnité de rachat, avait donné lieu à des controverses. On avait soutenu que cette indemnité devait être réglée d'après le capital réalisé par les Compagnies ; en tout cas, que le paiement devait être fait en annuités, de manière à couvrir l'intérêt et l'amortissement des dépenses et qu'il convenait de porter le montant des insuffisances d'exploitation au compte de premier établissement, jusqu'à la date du rachat ou, au moins, de compter des intérêts au capital-actions, jusqu'à la substitution de l'Etat aux concessionnaires. On avait contesté la distinction entre les frais d'établissement et les charges résultant de l'achat des capitaux ; on avait réclamé un dédommagement pour les détournements de trafic autorisés par l'Etat. Dans un sens absolument inverse, on avait nié l'opportunité de racheter, au prix de premier établissement, des chemins dont le revenu était nul ou minime ; de faire payer, par la généralité des contribuables, les fautes de quelques-uns ; d'adopter une base autre que celle de la valeur commerciale des lignes rachetées.

La Commission du Budget avait cru devoir repousser les doctrines opposées. L'Etat ne pouvait assumer le rôle d'assureur général, ni oublier que, en maintes occasions, il était intervenu pour atténuer des crises dans lesquelles l'intérêt du pays entier était engagé ; il avait fait, en cela, un acte de générosité qu'il avait considéré comme dicté par les intérêts généraux. Les pouvoirs publics donneraient une preuve nouvelle de leur équité, de leur bienveillance pour les populations au sein desquelles s'étaient répandus les titres des Compagnies défaillantes, en appliquant le principe de la loi de 1874, comme l'avait d'ailleurs décidé la Chambre, sur la proposition de M. Allain-Targé.

Quant aux sentences intervenues en exécution de ce principe, la Commission considérait leurs conclusions comme hors de débat et proposait de les adopter dans leur teneur ; elle constatait, d'ailleurs, que les estimations des arbitres laissaient, en général, une très faible part à attribuer au capital-actions et que, même pour les Compagnies atteintes par la faillite, les obligations ne seraient que partiellement remboursées.

Dans le projet de loi, la Commission avait ajouté une disposition aux termes de laquelle on paierait une indemnité aux départements, dans le cas d'incorporation, au réseau d'intérêt général, des lignes antérieurement concédées par les départements, pour les désintéresser du préjudice dont ils pourraient être atteints.

Le discours de M. de Freycinet, Ministre des Travaux publics, et ceux de M. Rouher, ancien Ministre de Napoléon III, méritent seuls d'être cités. Il y a lieu de remarquer tout d'abord que, dans un rapport[1] au Président de la République (*Journal officiel* du 3 janvier), M. de Freycinet avait tracé les lignes fondamentales du « *Grand Programme* des travaux publics », attendu depuis longtemps, mais dont les détails n'étaient pas encore fixés.

1. Voir chapitre X.

M. Rouher, dans son discours, fit allusion à ce programme et y donna son adhésion sous la réserve que la réalisation n'en serait pas poussée avec trop de précipitation; il discuta le projet de loi, tant en lui-même qu'au point de vue de la tendance, dont il était l'indice, vers le rachat général des chemins de fer et l'exploitation par l'Etat. Non seulement ce projet de loi était présenté, par erreur, comme l'exécution d'une résolution définitive votée, en 1877, par la Chambre; mais il s'écartait même du sens de cette résolution. En effet, l'Assemblée avait voulu, non point donner une consécration irrévocable aux idées émises par M. Allain-Targé, mais en recommander l'étude à la Commission. D'autre part, cet honorable député avait entendu que des négociations nouvelles seraient engagées avec la Compagnie d'Orléans et que l'échec de ces négociations pourrait seul justifier la constitution d'un réseau distinct exploité par l'Etat. Le règlement des indemnités, au lieu d'être subordonné aux résultats de ces pourparlers, avait été entrepris immédiatement; au lieu d'être confié à une juridiction instituée par le législateur, conformément au précédent du rachat des actions de jouissance des canaux, il l'avait été à un tribunal arbitral, créé en vertu de simples conventions entre le Ministre et les Compagnies secondaires. L'opération portait sur des chemins que ne visaient point les propositions du Ministre, en 1876. La liquidation, au lieu d'être opérée dans les conditions fixées par le cahier des charges, l'était en violation flagrante de la loi, et cela au profit de Sociétés, dont plusieurs avaient contrevenu aux stipulations de leur contrat, en faisant des marchés d'entreprise générale pour l'exécution de leurs travaux. Le Gouvernement avait ainsi, sans le vouloir, provoqué de regrettables spéculations à la Bourse sur les titres des Compagnies rachetées. On pouvait lui reprocher aussi, en admettant même le principe de l'application de la loi de 1874, de ne pas s'y conformer, en ce sens qu'il proposait de payer les indemnités en capital, alors que, d'après les termes du rapport de M. de Montgolfier, le législateur avait entendu les acquitter sous forme d'annuités.

D'autre part, et quoi qu'on en eût dit, le projet de loi soulevait la grande question du rachat et de l'exploitation par l'Etat; il faisait entrer les pouvoirs publics dans un engrenage, auquel ils ne pourraient échapper. Or l'opportunité d'une solution de cette nature avait été déjà discutée à diverses reprises; elle avait, notamment, donné lieu à un débat solennel en 1838, c'est-à-dire à une époque où la carrière était absolument libre, et le Gouvernement d'alors, qui était partisan de l'action directe de l'Etat, avait succombé sous le coup des réfutations vigoureuses d'adversaires tels que MM. Arago et Berryer. Vainement invoquait-on l'exemple de certains pays voisins : la Belgique souffrait encore des conditions onéreuses dans lesquelles elle avait repris les concessions de M. Philippart; l'Allemagne, la Bavière et la Saxe avaient été contraintes, par l'insuffisance de leur richesse mobilière, à entreprendre directement la tâche que l'industrie privée était impuissante à accomplir; la Prusse avait d'ailleurs suivi, à cet égard, l'impulsion de son génie, absolument différent du génie français.

Quant aux tarifs, leur assimilation avec les tarifs de douane était une véritable hérésie économique : tandis que ces droits avaient exclusivement le caractère d'impôts, les taxes de chemins de fer étaient, au contraire, la représentation d'un service rendu. Les abus à redouter du maintien des tarifs entre les mains des Compagnies avaient pour correctif l'intérêt manifeste de

ces Sociétés à abaisser leurs taxes, pour augmenter leur trafic et leurs recettes, et, d'autre part, le droit d'homologation du Ministre; ce droit d'homologation était une arme puissante à la disposition de l'Administration, surtout avec le caractère provisoire attribué, en pratique, à toutes les autorisations. Il fallait encore y ajouter, en fait : 1° l'action incontestable et incontestée du Ministre qui, avec de la fermeté, pouvait obtenir des concessionnaires toutes les satisfactions légitimes réclamées par l'intérêt public; 2° les pénalités sévères prévues par les lois et règlements contre les Compagnies qui appliqueraient des tarifs non homologués, qui souscriraient des traités particuliers, qui accorderaient des détaxes illicites. Vouloir donner à l'Etat la faculté de manier les tarifs à son gré, c'était évidemment fermer la porte à l'industrie privée; c'était tuer l'esprit d'association, qui avait tant contribué à la richesse du pays; c'était substituer à l'exploitation commerciale une exploitation administrative et développer à outrance le fonctionnarisme; c'était exposer le Gouvernement à l'impopularité ou à des entraînements funestes pour les finances publiques.

Le parti le plus sage à prendre consisterait à revenir à l'application du système de 1859, en répartissant convenablement les lignes nouvelles entre les diverses Compagnies, en ne donnant à chacune d'elles que ce qu'elle pourrait prendre sans fermer l'horizon de sa libération et sans transformer sa gestion en une régie impuissante.

M. de Freycinet déclara, dans sa réplique, que le rachat des chemins de fer mentionnés dans le présent projet de loi laisserait complètement réservée la question de l'exploitation des lignes par l'Etat. Le rachat des lignes actuelles n'était à son avis qu'une conséquence du vote de 1877; il était certain même qu'à cette époque la Chambre était favorable au rachat, et que le renvoi du projet de loi à la Commission devait non seulement amener une étude de l'affaire, mais encore assurer l'exécution du rachat. Il n'y avait actuellement pas de motif pour changer d'avis; la raison d'Etat, qui avait déterminé le vote pendant la dernière session, subsistait au contraire plus puissante que jamais.

Le prix fixé par les arbitres n'avait rien d'excessif, il était sensiblement égal à celui des évaluations des ingénieurs pour d'autres chemins de la région.

M. de Freycinet exprimait son étonnement d'avoir entendu articuler les mots de « valeur commerciale », à propos des chemins de fer, dans leurs rapports avec l'intérêt de l'Etat. Pour le pays, pour la communauté, le véritable revenu d'un chemin de fer, c'était l'économie réalisée sur le transport; or, les voies ferrées réduisaient de 0 fr. 30 à 0 fr. 06 le prix du transport kilométrique; elles faisaient, par suite, bénéficier la communauté d'un profit égal à quatre fois la recette brute et ajoutaient au produit brut de 850 millions du réseau français un bénéfice indirect annuel de 3 milliards et demi.

On avait préconisé un système consistant à laisser tomber les Compagnies en déchéance; mais jamais les pouvoirs publics n'avaient souscrit à une combinaison de cette nature, qui eût été fatale à l'œuvre du développement du réseau.

On s'était inquiété de ce que le projet de loi restait muet sur le régime définitif à adopter pour l'exploitation des lignes rachetées. Mais il ne pouvait en être autrement. Pour se conformer à la résolution de 1877, le

Ministre avait engagé des pourparlers avec la Compagnie d'Orléans, en ayant soin de ne pas surcharger le réseau de cette Compagnie dans une proportion qui la désintéressât d'une bonne gestion.

Les négociations n'étaient pas encore terminées. En attendant, il fallait bien pourvoir aux nécessités du service et organiser un régime provisoire. L'organisation serait d'ailleurs étudiée de manière à ne pas engager l'avenir et à réserver toutes les solutions.

En terminant, M. de Freycinet signalait les conséquences funestes d'un nouvel ajournement, au point de vue de la situation des Compagnies secondaires, de la continuation des travaux et de l'effet produit sur l'opinion publique qui considérait le projet de loi comme la préface du grand programme des travaux publics.

A la suite de quelques observations de M. Clapier qui persistait à réclamer l'ajournement, en raison même de la solidarité entre le projet de loi et le *Grand Programme* des travaux publics, M. Rouher répliqua à M. de Freycinet. Il soutint que, si la raison d'Etat, invoquée par le Ministre, existait pour l'exécution et le maintien de l'exploitation des chemins de fer, elle ne commandait nullement le rachat dans des conditions absolument opposées à la loi ; il invoqua la tradition constante de l'Administration des travaux publics, dans ses rapports avec les entrepreneurs auxquels les indemnités gracieuses étaient toujours refusées ; il fit valoir les termes précis et formels des cahiers des charges, l'encouragement que les pouvoirs publics allaient donner à la spéculation, s'ils votaient le projet de loi. En face du concessionnaire qui n'avait pas exécuté son contrat, il ne pouvait être question que de la liquidation d'une opération commerciale, quels que fussent les avantages indirects procurés au pays. Avant de mettre au compte des finances publiques un rachat si onéreux, le Gouvernement avait-il accompli complètement son devoir, qui était de s'efforcer de traiter avec la Compagnie d'Orléans ? Il était permis d'en douter. Passant au montant des indemnités, il relevait une erreur que M. de Freycinet avait commise, suivant lui, en négligeant dans ses calculs un élément important : les subventions antérieurement accordées aux Compagnies secondaires. Il critiquait la conduite de la Commission du Budget, qui avait cru devoir se borner à enregistrer les sentences arbitrales, sans les discuter. Répondant aux arguments tirés, par M. de Freycinet, des précédents de 1852 et de 1857, il justifiait le premier par le cas de force majeure de la Révolution de 1848, et le second par la concentration des réseaux, que poursuivait alors le Gouvernement. Il repoussait, d'ailleurs, le reproche d'avoir prêté la main à un acte de générosité excessif, lors du rachat du Grand-Central, attendu que ce rachat avait valu à l'Etat la construction d'un certain nombre de lignes nouvelles, sans subvention, ni garantie d'intérêt, et le versement par les deux Compagnies de Lyon et d'Orléans d'une somme de 24 millions, à titre de fonds de concours, pour l'exécution d'autres chemins d'une utilité publique incontestée. M. Rouher concluait, en insistant pour que la Chambre se bornât à instituer un séquestre provisoire et pour que le Gouvernement fût invité à poursuivre ses négociations avec la Compagnie d'Orléans et à présenter, dans un délai de six mois, un projet de loi fixant le régime définitif des lignes rachetées.

Cette proposition fut rejetée, et l'ensemble de la loi fut voté le 15 mars.

Au Sénat, le projet rencontra une vive résistance. Ce fut M. Buffet qui ouvrit la discussion. Après avoir constaté que le rachat des Compagnies secondaires du Sud-Ouest nécessiterait l'inscription au budget d'une annuité de 25.000.000 francs pendant soixante-quinze ans, l'orateur examinait s'il était prudent d'accepter cette lourde charge.

Il éprouvait, à cet égard, des doutes d'autant plus sérieux qu'il y voyait l'amorce de charges beaucoup plus lourdes. L'incorporation de 754 kilomètres de chemins d'intérêt local dans le réseau d'intérêt général et l'admission du principe d'une indemnité, au profit des départements, ne manqueraient pas d'exciter les convoitises les plus ardentes.

L'orateur concluait non point à repousser le rachat de certains réseaux, mais à le lier à la rétrocession de ces réseaux.

Le Président de la Commission, M. Hubert Delisle, répondit aux chiffres de M. Buffet par des observations générales sur la prospérité que les chemins de fer donnent au pays, sur le devoir moral de chaque député d'examiner soigneusement si le désir éventuel de chemins de fer dans sa circonscription électorale est fondé ou non fondé, etc.

Ce fut M. Caillaux, l'ancien Ministre des Travaux publics, qui lui succéda à la tribune : il s'éleva principalement contre l'exagération des sommes allouées par les Commissions arbitrales.

M. de Ventavon vint ensuite demander le rejet pur et simple du projet de loi, qui ne tendait à rien moins qu'à faire indûment une libéralité, au profit d'obligataires et d'actionnaires peu intéressants : les uns et les autres étaient des spéculateurs qui avaient attaché leur sort à celui des réseaux secondaires et qui devaient suivre ce sort jusqu'au bout.

Presque tous les orateurs ayant successivement fait allusion au « *Grand Programme* des travaux publics », M. de Freycinet se crut obligé de l'*expliquer en détail.*

Dès l'avènement du Cabinet au pouvoir, il avait compris que, après sept années de dissensions intestines, de discordes politiques, le pays avait un immense besoin de se reposer dans le travail, et que le devoir du Gouvernement était de se mettre à la tête du mouvement, pour le régler, pour le diriger. C'est ainsi qu'était né le grand programme critiqué par M. Buffet. Ce programme ne méritait point les reproches qui lui avaient été adressés; car un peuple, qui travaillait et employait sainement ses économies à des œuvres utiles, n'avait jamais à s'en repentir. La dépense annuelle à engager, pendant une période de dix années, ne dépasserait pas 400.000.000 francs en travaux de toute nature, alors que, de 1855 à 1865, on avait dépensé 430.000.000 francs par an, pour les chemins de fer seulement; à la vérité, on avait allégué que les nouvelles lignes seraient improductives; mais n'en avait-on pas dit tout autant lors de la création du second réseau?

Il fallait suivre résolument cet exemple ; toutefois, au lieu de procéder par propositions successives et isolées, le Gouvernement avait jugé préférable, au point de vue des garanties d'ordre, de méthode, de contrôle, d'arrêter et de soumettre au Parlement un plan d'ensemble.

Quant à remettre à plus tard la réalisation des vœux que l'on connaissait, il ne le voulait pas, car il ne croyait pas que le rachat dût être aussi onéreux qu'on le proclamait. Après tous les avantages faits aux grandes Compagnies, il eût été injuste de laisser tomber les Compagnies secondaires.

Quant à l'exploitation, jamais le Gouvernement n'avait eu la pensée de racheter ou d'exploiter lui-même les grands réseaux. La solution qu'il proposait, pour les lignes rachetées, n'avait elle-même qu'un caractère provisoire et temporaire et cesserait à la volonté du Parlement.

M. Buffet répliqua : il s'efforça de démontrer que l'on avait pu dépenser plus de 400 millions par an, de 1855 à 1865, pour l'exécution des chemins, sans grever le budget autant que le ferait pareille dépense de 1879 à 1890 ; on avait, en effet, à cette époque, 10 milliards de dettes de moins et 1 milliard de moins d'impôts. D'ailleurs, les travaux avaient été exécutés par les Compagnies et non par l'Etat : grâce au mécanisme des conventions de 1859 et au moyen du déversoir, le Trésor n'avait eu à supporter qu'une charge réduite, qu'à faire des avances remboursables avec intérêts. La politique de cette époque devait servir de modèle au temps actuel.

Après de longs débats, dans lesquels différents amendements furent proposés et tous rejetés, l'ensemble de la loi fut voté le 10 mai 1878, et la loi fut promulguée le 18 mai.

Une loi du 11 juin 1878[1] autorisa ensuite le Ministre des Finances à faire une émission de rentes 3 $^0/_0$, amortissables en soixante-quinze années, dont le produit servirait : 1° à concurrence de 270 millions, à payer l'indemnité aux Compagnies rachetées ; 2° à concurrence de 60 millions, à régler les travaux d'achèvement des lignes reprises par l'Etat ; 3° et à concurrence d'un million, à faire face à l'insuffisance éventuelle de l'exploitation provisoire des lignes.

Nous réservant de juger toutes ces mesures et d'expliquer en même temps les opérations financières qu'elles ont provoquées, nous voulons auparavant montrer comment fut organisée l'exploitation du réseau de chemins de fer de l'Etat. Il faut se reporter pour cela à un rapport adressé, le 25 mai 1878, au Président de la République, par M. de Freycinet, et aux deux décrets de la même date[2]. Tout d'abord, il fut décidé que la question des chemins de fer de l'Etat serait confiée à un Conseil d'administration indépendant du Ministre.

Le rapport spécifiait nettement que cette organisation était toute provisoire ; ceci prouve que le Gouvernement n'était pas alors du tout disposé à se charger d'une façon définitive de l'exploitation des chemins de fer de l'Etat. Ensuite le réseau d'Etat devait avoir un personnel d'employés indépendant du reste de l'Administration, une caisse à part, etc. On organisait ainsi une exploitation autonome, que le Ministre n'avait qu'à surveiller, et qui était soumise aux règles générales des réseaux concédés.

Le Gouvernement se chargeait de l'infrastructure, comme il l'avait déjà fait pour beaucoup de lignes particulières ; tout le reste regardait le Conseil d'administration, qui jouait à l'égard de l'Etat le même rôle que les Conseils d'administration des six Compagnies vis-à-vis de leurs actionnaires, et qui devait aussi faire homologuer ses tarifs par le Ministre des Travaux publics. Les règles du cahier des charges annexé à la loi du 4 décembre 1875[3] s'appliquaient aussi au réseau des chemins de fer de l'Etat. A côté du Conseil

1. *Journal officiel* du 15 juin 1878.
2. Voir chapitres XV et XVII.
3. Voir chapitre XV.

d'administration, il y avait un directeur de l'exploitation et aussi un caissier général, justiciable de la Cour des Comptes, chargé de centraliser les recettes et de verser au Trésor les excédents éventuels. En d'autres termes, le réseau des chemins de fer de l'Etat devait, comme certaines autres institutions de l'Etat, cependant indépendantes, comme la Monnaie, l'Imprimerie nationale, la Caisse des Dépôts, etc., avoir son autonomie; son budget était rattaché simplement « pour ordre », au budget général[1]. C'était un budget annexe[2].

Avant de passer, dans le chapitre suivant, à une discussion plus minutieuse du programme Freycinet, il est bon de nous arrêter encore un peu sur les événements que nous venons de décrire, pour les apprécier à distance et en considérant l'ensemble de l'évolution; c'est d'autant plus nécessaire qu'ici précisément nous sommes en face d'un de ces événements sur lesquels le jugement immédiat que l'on porte n'est pas toujours impartial (nous l'avons déjà dit dans la préface).

On conçoit facilement qu'en Allemagne on ait suivi ces événements avec une attention particulière. La Prusse, en effet, en voulant racheter ses chemins de fer, se préparait justement à suivre l'exemple donné précédemment par d'autres Etats allemands. De plus, depuis 1873, on travaillait sans relâche à la création d'une unification générale des tarifs. On croyait, de l'autre côté du Rhin, pouvoir trouver dans les débats de la législature de 1877 des arguments éloquents et solides contre le système des Compagnies privées, bien qu'on ne fît pas une distinction assez tranchée entre la théorie et la pratique. Voici, en fait, comment les choses s'étaient passées en France :

Après l'expérience de la concurrence malsaine que pouvaient faire les petites Compagnies, le Gouvernement s'était décidé peu à peu à donner l'ensemble du réseau ferré à quelques Compagnies importantes, placées sous le contrôle rigoureux de l'Etat. Il y avait été poussé par le désir d'établir une sorte de compensation entre les gros bénéfices des bonnes lignes et les charges considérables occasionnées par les mauvaises.

Ce principe se trouvait complété par la raison qu'on accordait jusqu'à un certain chiffre des garanties d'intérêts pour couvrir les déficits dont étaient menacées les entreprises privées du fait de lignes improductives créées dans l'intérêt du public.

L'Etat avait ainsi assumé un rôle d'arbitre.

Plus tard, cédant à l'opinion générale, il consentait à donner de nouvelles concessions en dehors des grandes Compagnies; il s'agissait de savoir si l'on pouvait encore créer des lignes d'intérêt général indépendantes, qui fussent productives. Dès que l'expérience eut montré qu'il n'en était rien, on rattacha alors ces lignes sans valeur et incapables de subsister par elles-mêmes aux grands réseaux, qui pouvaient leur attribuer une quote-part de leurs excédents. Les représentants du Gouvernement avaient donc raison quand ils assuraient qu'ils devaient empêcher la ruine des Compagnies exploitant des lignes classées d'intérêt général. Partout où il ne s'agissait que de petites lignes, entièrement enclavées dans les grands réseaux, cette fusion s'accomplit sans difficulté; par traité spécial, les Compagnies du

1. Voir *les Finances de la France* de M. de Kaufmann, traduction française, pp. 562 et 611.
2. Voir le chapitre XVII qui traite plus spécialement des chemins de fer de l'Etat.

Nord-Est et de Lille à Valenciennes cédèrent à la Compagnie du Nord l'exploitation de leurs lignes, à partir du 1er janvier 1877, pour la durée de leurs concessions.

Pour les réseaux secondaires du Sud-Est, tout n'alla pas aussi facilement. On trouva que les conditions, moyennant lesquelles la Compagnie d'Orléans se déclarait disposée à traiter, étaient trop peu avantageuses pour le public, et il fallut s'ingénier pour arriver à en obtenir des meilleures. Ceci explique la proposition de M. Allain-Targé : elle avait pour effet d'empêcher, par le rachat, l'interruption du trafic sur des lignes en faillite et de mettre la Compagnie d'Orléans en face de l'Etat, et non plus en face de Compagnies impuissantes. Il fallait aussi continuer l'exploitation des lignes rachetées, dans le cas où la Compagnie d'Orléans ne voudrait pas s'en charger.

Voilà où le Gouvernement en était arrivé en abandonnant pour la première fois les règles du développement normal des réseaux. On entrait maintenant, au moins « *provisoirement* », dans une nouvelle phase de la politique française en matière de chemins de fer. Mais il n'était aucunement nécessaire de poser des principes absolument nouveaux, ou même, comme M. Lecesne l'avait demandé, de décréter immédiatement le rachat général de tous les chemins de fer ; cela n'était pas du tout une conséquence de la politique jusqu'alors suivie, qui avait pour ainsi dire assuré à l'Etat la reprise, sans frais, de tout le réseau en fin de concession. Pour bien des motifs, il n'y avait pas lieu de rompre avec les anciennes traditions[1], et l'argument si souvent invoqué en faveur du rachat, à savoir que la France avait su, pour libérer son territoire, trouver des sommes bien plus considérables que le double de milliards qu'aurait coûté l'acquisition des chemins de fer, — peut bien se retourner contre la demande de M. Lecesne et de ses amis. La France, surtout au moment où elle procédait à la réfection et à la reconstitution de son armement militaire, avait bien pu faire appel aux réserves financières du pays pour des créations nouvelles destinées à durer très longtemps ; elle avait pu, précisément parce qu'elle n'était pas dans l'heureuse situation de ses adversaires d'outre-Rhin, rassembler des milliards et se libérer de sa dette, trouver des milliards pour payer les Allemands et en trouver d'autres encore pour son « établissement » ; mais elle n'en avait pas pour faire chez elle ce que la Prusse faisait au-delà du Rhin.

1. Les propositions de M. Allain-Targé n'avaient pas pour but immédiat le rachat. Reitzenstein le fait remarquer dans son traité *Die wirtschaftliche Gesetzgebung Frankreichs in der Jahren* 1879-1881, dans les *Jahrbücher für nationalökonomie und Statistik* de Conrad, neue Folge, IV, 1882, p. 349.

CHAPITRE X.

LE PROGRAMME FREYCINET.

« Tout se tient », dit un proverbe français. Ainsi en fut-il de toutes les raisons qui firent peu à peu pénétrer dans le public l'idée de l'acquisition par l'Etat des chemins de fer. A côté des intérêts personnels, il y avait la sérieuse conviction d'une quantité de gens qui croyaient y voir un grand bien pour la France.

Si ceux-là avaient simplement combattu pour leur idée sans en faire une question de coterie, ils auraient passé inaperçus, ils n'auraient guère trouvé d'écho, excepté peut-être dans le parti radical. Mais les intérêts privés jouèrent dans la coulisse le rôle principal, et çà et là on vit poindre l'idée suivante : Il était prouvé que Bismarck savait ce qu'il faisait ; il avait donc raison une fois de plus quand il travaillait, en Allemagne et surtout en Prusse, à l'acquisition des chemins de fer par l'Etat : il fallait l'imiter.

Les principaux intéressés dans cette question, c'étaient les actionnaires des Compagnies de chemins de fer qui voyaient avec envie le cours élevé atteint par les actions des chemins de fer que l'Etat prussien devait acquérir et qui espéraient pour eux-mêmes semblable aubaine. D'autre part, beaucoup d'industriels, de commerçants, d'agriculteurs croyaient pouvoir compter, après le rachat des lignes par l'Etat, sur des réductions des tarifs dont les inégalités avaient soulevé un grand mécontentement.

De plus, bien des contrées et des localités étaient encore privées des bienfaits de la correspondance directe par chemin de fer. Les habitants s'inquiétaient fort peu que les lignes qu'ils demandaient fussent ou non d'un bon rapport ; ils n'avaient qu'un désir, avoir un chemin de fer avec tous ses avantages. En cela, l'Etat les aiderait évidemment, quand il serait l'unique propriétaire de tout le réseau ; autrefois, du reste, avec les deniers publics, il avait contribué à la construction des lignes médiocres ou même tout à fait mauvaises : ce qui avait été bon jadis le serait également aujourd'hui.

Certainement bien des gens auraient très bien accepté que les grandes Compagnies se chargeassent de la construction des chemins de fer en question, mais ces Compagnies, se voyant hors d'état d'entreprendre sans cesse de nouvelles constructions, opposèrent la résistance la plus opiniâtre à toutes les demandes qu'on leur présenta. Le Gouvernement, qui leur avait longtemps forcé la main, ne pouvait vaincre cette résistance, parce qu'il était obligé de reconnaître qu'elles avaient besoin d'un peu de temps pour se remettre. C'est à des motifs semblables que le réseau des chemins de fer

d'intérêt local, dont nous avons parlé au chapitre VII, avait dû son origine; on avait cédé à la pression générale en s'écartant ainsi des règles de la sagesse; en ne tenant pas compte des leçons de l'expérience, on avait donné à des petites Compagnies des concessions nouvelles de chemins de fer à voie normale, procédé fort coûteux, car ces entreprises amenèrent des spéculations malsaines et durent, en fin de compte, être mises sous séquestre.

Bref, il s'était formé, en faveur de cette idée, une coalition de principes et d'intérêts où l'on rencontrait les ennemis de la Compagnie d'Orléans, les actionnaires des lignes des Charentes, de la Vendée et d'autres petites lignes, avec leurs protecteurs naturels, et enfin tous ceux qui demandaient des chemins de fer pour leurs départements, et qui croyaient que, dans les circonstances actuelles, l'Etat seul était en situation de leur porter secours.

Tous ces éléments étaient représentés à la Chambre par des députés qui avaient voté pour le rachat, comme nous l'avons expliqué au chapitre précédent, et aussi pour l'exploitation provisoire par l'État des chemins de fer rachetés. Ce « provisoire » avait obtenu bien des concours; d'autres membres du Parlement avaient été séduits par la mégalomanie, par l'éclat apparent du *Grand Programme* attendu déjà depuis 1876.

Ce programme de travaux publics avait vu le jour dans le courant de l'année 1878 [1], après que M. de Freycinet, Ministre des Travaux publics, eut adressé, le 2 janvier, au Président de la République un rapport qui fut publié le lendemain dans le *Journal officiel*, et qui commençait en ces termes: « Le Gouvernement, en déclarant dans son message du 14 décembre qu'une nouvelle ère de prospérité allait s'ouvrir pour le pays, a pris l'engagement implicite de donner une vive impulsion aux travaux publics. »

Cette conclusion ne paraît pas très logique. Pour l'expliquer, rappelons que la situation des finances françaises était alors très brillante, et que les excédents de recettes, sans cesse en progression depuis quelques années, avaient contribué à faire mûrir le projet d'imposer au Trésor l'exécution de travaux considérables. On aurait bien pu abandonner momentanément le *Grand Programme*, si, à cet instant, la situation financière de l'année précédente s'était montrée, pour une raison quelconque, moins bonne qu'elle ne l'était; mais, au contraire, comme nous venons de le dire, la brillante période financière, qui commence avec l'année 1876, donnait une impulsion favorable à l'exécution du *Programme*.

« Au premier rang de ces travaux se place l'achèvement de notre réseau ferré. L'opinion publique le réclame avec instance; les Chambres ont, à diverses reprises, manifesté leur sollicitude pour cet objet; mes prédécesseurs se sont constamment appliqués à en faciliter la réalisation... » Ainsi M. de Freycinet ne veut, prétend-il, que répondre aux intentions des Chambres et de ses prédécesseurs. « Il est dès aujourd'hui une mesure essentielle à prendre, sans laquelle tous ces projets se trouveront ralentis et même entravés : c'est de séparer nettement le réseau *national* en réseau d'intérêt général et en réseau d'intérêt local. Le principe de cette division a toujours été admis : mais une assez grande indécision a régné dans la pratique. Il est arrivé que les mêmes lignes de chemins de fer ont été revendiquées à la fois par l'État et par les départements. Dans d'autres cas, au contraire, chacun a paru croire que le

1. Le 10 mai de cette même année, les propositions de rachat étaient devenues une loi.

fardeau incombait aux autres, si bien que personne ne prenait l'initiative nécessaire. Des deux manières, la solution restait en suspens et les travaux ne s'exécutaient pas. » Le Ministre s'efforçait donc d'établir cette classification et de trouver, malgré la difficulté, les signes caractéristiques indispensables et de soumettre chaque cas séparé à une sérieuse enquête. Dans ce but, il voulait instituer des Commissions auxquelles on donnerait la tâche d'étudier certaines circonscriptions, de donner leur avis sur les constructions à faire, de préparer les études, toutes choses dont il se servirait lui-même pour trancher les questions relatives à chaque chemin de fer. Mais, comme les six grandes Compagnies étendaient, en réalité, leurs réseaux sur tout le pays, il fallait nommer une Commission pour chaque région. Ce procédé était d'autant plus normal qu'un grand nombre de vœux avaient été émis précisément à propos des réseaux actuels.

Dès que ces six Commissions, où se trouvaient réunis les hommes les plus compétents, ingénieurs, représentants de travaux publics, auraient rangé dans l'une ou l'autre des catégories les voies ferrées à construire, suivant leur importance économique et militaire, le Conseil général des Ponts et Chaussées déciderait le rang de priorité pour la construction de ces lignes.

Ce réseau complémentaire comprendrait : 1° *diverses lignes décidées en principe* (lois du 3 juillet, des 16 et 31 décembre 1875), mais non encore concédées ; ensemble, 2.897 kilomètres ; 2° *un certain nombre de lignes, alors concédées à titre d'intérêt local*[1], *et qui figureraient plus justement dans le réseau d'intérêt général;* ces lignes devraient être reprises par l'Etat et incorporées dans le classement projeté. D'après un relevé fait avec soin pour les régions du Centre et du Sud-Ouest et étendu ensuite, par prévisions conjecturales sur les mêmes bases, au reste de la France, le total serait d'environ 2.100 kilomètres[2]; 3° enfin, *des lignes entièrement nouvelles et qui n'avaient encore figuré dans aucun document officiel.* Elles se trouvaient principalement dans les régions pauvres et déshéritées, pour lesquelles le moment semblait venu de faire un acte de justice distributive.

Les évaluations variaient, à cet égard, entre 4.000 et 6.000 kilomètres, soit 5.000 kilomètres en moyenne.

L'ensemble de ces trois groupes atteignait, en nombre rond, 10.000 kilomètres.

Ce chiffre ne représentait pas la totalité de l'effort qui s'imposait à l'activité du pays pour compléter son réseau d intérêt général. Il fallait tenir compte, en outre, des lignes déjà concédées, mais restant à construire, soit par les six grandes Compagnies, soit par des Compagnies secondaires; ces lignes avaient une longueur de 5.751 kilomètres. Il restait donc encore près de 16.000 kilomètres à construire pour compléter le réseau d'intérêt général.

Immédiatement après la publication du rapport de M. de Freycinet, les six Commissions furent instituées par décrets des 7 et 19 janvier.

1. La longueur totale des chemins de fer d'intérêt local, qui n'étaient pas en totalité livrés à l'exploitation, atteignait, à la fin de 1877, 5.136 kilomètres (sans compter 245 kilomètres de chemins de fer dits industriels, servant à l'exploitation d'usines et de mines).

2. Le Conseil d'Etat avait déclaré, le 20 décembre 1876, que l'Etat était toujours autorisé à acquérir des chemins de fer d'intérêt local moyennant le paiement d'une indemnité.

Les ports, les canaux et les travaux pour l'amélioration de voies navigables, projetés par le Ministre en même temps que les chemins de fer, étaient énumérés dans un second rapport adressé au Président de la République, le 15 janvier 1878 [1].

Dans ce rapport, M. de Freycinet proposait de soumettre à l'étude de cinq Commissions spéciales l'ensemble de travaux reconnus désirables, en faisant l'hypothèse que toutes les voies fluviales seraient administrées par l'Etat. — Le Ministre reconnaissait, il est vrai, dans ce second rapport, qu'il n'avait pas encore établi le relevé des dépenses qui en résulteraient ; cependant il croyait pouvoir évaluer la dépense à 1 milliard, soit 250 millions pour les ports et 750 millions pour les canaux.

M. de Freycinet, qui avait estimé à 4 milliards la dépense probable des grands travaux publics à faire pendant les dix années suivantes, et qui avait annoncé en même temps que le pays était assez riche pour fournir les fonds nécessaires, n'aurait pas pu faire aboutir ses idées, quelque favorables que fussent les circonstances, s'il n'avait été soutenu par deux hommes de la plus grande valeur, Gambetta et Léon Say, avec lesquels il avait élaboré tout son plan, en décembre 1877 [2].

Le fait que M. Léon Say se déclara ouvertement pour le programme Freycinet a été, pour deux raisons, d'une importance décisive : *Premièrement*, parce que M. Léon Say était connu comme l'adversaire du rachat global par l'Etat, et surtout comme l'ennemi de l'exploitation par l'Etat : de sorte que bien des gens, qui auraient voté « non » dans d'autres circonstances, crurent pouvoir risquer « oui », en emboîtant le pas derrière lui ; et *secondement*, parce qu'il paraissait être le seul homme capable de trouver les capitaux nécessaires à l'exécution des projets.

En effet, il avait sous la main, grâce à la rente 3 $^0/_0$ amortissable en soixante-quinze ans, le véritable instrument à l'aide duquel il pouvait espérer trouver les ressources indispensables sans augmenter la dette perpétuelle de l'Etat [3] ; ce moyen paraissait d'autant meilleur que le crédit destiné à l'amortissement de semblables emprunts était disponible.

M. Thiers, aussitôt après la conclusion de la paix de Francfort, s'était rendu compte qu'il fallait payer aussi vite que possible la dette que l'Etat avait accumulée pendant la guerre envers la Banque de France, dette s'élevant à 1.530 millions, en chiffres ronds ; à cet effet, il avait fait entrer dans le budget des dépenses ordinaires une somme annuelle de 200 millions d'abord, plus tard de 150 millions, destinée à être versée à la Banque.

Comme les détails de cette opération sont ici sans intérêt, il nous suffit d'indiquer que cette dette était presque éteinte, lors de l'apparition du programme Freycinet ; il était donc à prévoir que le chapitre de 150 millions porté au budget ordinaire, comme « fonds d'amortissement », serait prochainement disponible, ainsi que le compte de liquidation de la guerre et qu'en même temps les excédents des recettes permettaient d'espérer un dégrèvement d'impôts.

1. *Journal officiel* du 16 janvier de la même année.

2. Voir Léon Say, *les Finances de la France* (Paris, 1883), et surtout la discussion du budget du 26 juillet 1882, et le grand discours de M. Léon Say au Sénat, le 19 et le 20 décembre 1883.

3. Voir *les Finances de la France*, de M. de Kaufmann, traduction française, chapitre XI.

Les disponibilités budgétaires seraient alors employées à payer les intérêts et l'amortissement des emprunts 3 % amortissables à émettre pour exécuter le *Grand Programme.*

C'est dans ce but que les deux Ministres, M. Léon Say et M. de Freycinet, déposèrent à la Chambre, le 7 février 1878, un projet de loi qui devait fournir les ressources pour le rachat et, en même temps, indiquer les conditions de l'emprunt.

L'emprunt proposé en 3 % amortissable était conçu sur le modèle des émissions d'obligations de chemins de fer, fort en faveur auprès du public; aussi le Gouvernement pouvait-il compter trouver un accueil empressé en proposant des valeurs de même genre. Comme l'amortissement était réparti en soixante-quinze ans, l'Etat n'avait à faire chaque année que des sacrifices relativement faibles. En même temps on avait stipulé que l'émission de ces titres ne se ferait pas d'un seul coup, pour la totalité de la somme nécessaire, mais on opérerait de la même manière que les Compagnies de chemins de fer, qui vendent leurs titres à jet continu, à guichet ouvert. En s'y prenant ainsi, le Gouvernement espérait, tout en fixant fort au-dessous du pair le prix d'émission, que la prime de remboursement faciliterait le placement et que la charge annuelle pour les intérêts et l'amortissement réunis ne dépasserait pas 5 %[1].

C'était une somme de 4 milliards, dont on parla d'abord pour exécuter le grand programme; on vit bientôt qu'il faudrait de 7 à 9 milliards.

Mais, d'après le plan financier du Gouvernement, le Parlement, tout en s'engageant pour la somme entière, n'ouvrait pas d'un seul coup au Ministre un crédit de 4 milliards; on voulait, au contraire, que les sommes nécessaires fussent votées annuellement, afin que les Chambres fussent libres de suspendre les travaux en refusant de nouveaux crédits.

Les débats sur le projet de M. Léon Say n'offrent que peu d'intérêt; du moment qu'on avait décidé le rachat des petites lignes, le projet de loi qui devait préciser les moyens de l'accomplir devait passer sans difficulté : il fut adopté presque intégralement, le 11 juin 1878.

Pendant que l'idée fondamentale du plan Freycinet était discutée officiellement et officieusement, le Gouvernement passait encore une fois en revue les différents points du programme, de sorte que le projet de loi donnant l'exposé définitif du programme lui-même ne fut déposé qu'en juin 1878.

Dès 1876, le Sénat avait nommé sa Commission d'enquête des chemins de fer; elle siégea pendant toute l'année 1877, et ses rapports furent achevés au commencement de 1878. L'un de ces rapports était relatif à la question des tarifs[2]; l'autre, daté du 24 mai 1878 et rédigé par le comte Fouché de

1. Cette forme de rente sur l'Etat, très appropriée au but à atteindre, comme l'avenir devait l'enseigner, fut vivement critiquée dans la presse; on prétendit démontrer à M. Léon Say, qui avait voulu créer un titre analogue au type des obligations des Compagnies, que le 3 % amortissable n'était nullement assimilable aux obligations de chemins de fer. On annonça que l'amortissable coûterait réellement à l'Etat 5 % d'intérêts, sans l'amortissement, que, par là, l'argent produit par le nouvel emprunt reviendrait à l'Etat plus cher que les obligations des Compagnies qui sont pourtant grevées d'un impôt de 3 %.

Au lieu de cette émission du 3 % amortissable, on soutint qu'il aurait fallu, de préférence, alléger le budget de l'Etat en convertissant la rente 5 %, alors au cours de 110 francs.

2. Voir chapitre XVI.

Careil[1], s'occupait spécialement de la question de l'achèvement du réseau, il mettait ainsi en lumière l'attitude du Sénat vis-à-vis du programme Freycinet.

En premier lieu, le rapporteur constate que bien que, jusqu'alors, on ait déjà émis pour 7 milliards et demi d'obligations de chemins de fer, une nouvelle émission de valeurs de ce genre n'offre aucune difficulté, de l'avis même des Compagnies qui avaient déclaré être facilement en mesure, chaque année, de placer ainsi une somme de 350 à 400 millions. Il était donc possible d'augmenter l'activité économique par la construction de nouvelles lignes ; mais il ne fallait pas commettre la faute de toucher aux anciennes conventions avec les grandes Compagnies et de laisser libre cours aux tendances de rachat par l'Etat.

Pour mieux exposer ses intentions, le rapporteur s'occupe d'abord du côté financier des conventions, qu'il loue pleinement, puisque, grâce à elles, on a mis en valeur, d'une façon tout à fait fructueuse, 10 milliards de l'épargne nationale ; il fait remarquer à cet égard que la possibilité de placements sur des valeurs de chemins de fer, rapportant même des bénéfices, a attiré, pour le plus grand bien de tous, l'épargne même la plus minime qui, autrefois, restait souvent improductive. Il serait absurde, selon lui, de critiquer le système de la garantie d'intérêts, puisqu'en France comme à l'Etranger on est d'accord sur ce point que l'Etat français a eu pleinement raison en l'adoptant. C'est ainsi, par exemple, que le Ministre des Finances de Belgique, M. Malou, a vanté, en 1869, l'excellence du système français, qui, du reste, ne s'éloigne pas beaucoup de celui des autres pays. On a aussi prétendu, dit le rapporteur, que les Compagnies n'avaient autant de crédit que grâce à l'intervention de l'Etat, qui les a poussées à une administration prodigue ; mais cette assertion est empreinte d'exagération, puisqu'elles ont su, en dehors de la garantie de l'Etat, faire face, avec leurs propres revenus, aux paiements des intérêts de leurs nombreuses émissions d'obligations.

En matière de chemins de fer, il ne pourrait être question d'exploitation par l'Etat que dans des cas exceptionnels, pendant une guerre par exemple, ou en temps de crise ; l'Etat doit normalement se borner à un contrôle rigoureux. Du reste, il serait sage de revenir au système de 1842, d'après lequel l'Etat subventionne, sous une forme quelconque, les chemins de fer dont il remet l'exploitation aux Compagnies.

Les arguments invoqués de tout temps contre l'exploitation par l'Etat sont répétés dans le rapport Fouché de Careil, qui n'en donne pas de bien nouveaux ; l'un d'eux cependant est développé ; c'est qu'il paraît illogique, au moment où l'on parle partout de décentralisation, de se mettre à faire tout à coup de la centralisation dans ce domaine important. Les Compagnies sont le meilleur intermédiaire entre l'État et le public.

Le rapporteur formule ainsi ses conclusions :

« La Commission est d'avis qu'il convient d'appliquer à l'achèvement des travaux les moyens déjà employés pour faire les 28.000 kilomètres existants en traitant, autant que possible, avec les grandes Compagnies voisines, en créant, à défaut de celles-ci, des Compagnies nouvelles ; enfin en faisant

1. Qui fut plus tard ambassadeur à Vienne.

exécuter par l'Etat, à défaut de Compagnies, les travaux, sauf rétrocession, à des Compagnies existantes des chemins achevés. »

Les six Commissions[1] nommées par M. de Freycinet, ayant terminé leurs travaux vers le 30 mars, soumirent leurs rapports au Conseil général des Ponts et Chaussées, qui, dès le 27 avril, était déjà en mesure de formuler son avis. Cet avis s'appliquait à 9.581 kilomètres, sur lesquels 2.806 déjà prévus dans des lois antérieures, 2.235 d'intérêt local à incorporer au réseau d'intérêt général, et enfin 4.540 de lignes nouvelles. Les lignes à construire, soit 2.806 + 4.540 = 7.346 kilomètres, avaient été réparties en trois catégories, au point de vue de l'ordre de priorité, d'après la région et l'urgence de leur construction. Le Conseil général avait également évalué les frais kilométriques d'établissement à 250.000 francs si le réseau complémentaire était entièrement établi dans lescondi tions adoptées pour les grandes lignes à voie large, et à 200.000 francs, si une construction économique pouvait être adoptée.

Il avait estimé aussi qu'à raison du peu d'importance du trafic des chemins nouveaux il faudrait subordonner l'exécution de la plupart d'entre eux au concours des départements, des communes et des intéressés, en s'attachant surtout à obtenir les terrains nécessaires de manière à garantir l'Etat contre l'exagération d'indemnités d'expropriation.

Le 4 juin 1878, M. de Freycinet, conformément à l'avis du Conseil général des Ponts et Chaussées, déposa un projet de loi portant classement de cent cinquante-quatre lignes nouvelles et de cinquante-trois lignes antérieurement concédées à titre d'intérêt local.

Dans son exposé des motifs, le Ministre rappelait les travaux des Commissions régionales et du Conseil général des Ponts et Chaussées et ajoutait qu'il avait lui-même revisé le résultat de ces travaux, après les avoir rapprochés d'un certain nombre de vœux émis par les autorités départementales ou par des délégations de sénateurs et de députés, et s'être mis d'accord avec le Département de la Guerre. Le développement total des chemins dont il proposait le classement était de 8.700 kilomètres, dont 2.500 empruntés à des chemins d'intérêt local déjà concédés et 6.200 de lignes entièrement nouvelles[2].

Pour préciser le côté financier de sa proposition, le Ministre fixait à 200 millions le prix du rachat des chemins de fer d'intérêt local, et il évaluait à 200.000 francs par kilomètre la construction des nouvelles lignes. Donc, en remarquant que, sans compter les 8.700 kilomètres du nouveau projet, il y avait 8.000 autres kilomètres encore à terminer, les lignes nouvelles à construire en France atteignant, en chiffres ronds, une longueur totale de 16.000 kilomètres, la dépense globale serait donc de 16.000 fois 200.000 = 3.200 millions.

En répartissant cette somme sur dix années, c'était une dépense annuelle de 320.000.000 francs. Or, de 1855 à 1865, à une époque où la puissance productive du pays était incontestablement moindre, on avait consacré

1. Une septième Commission du même genre, choisie spécialement pour le classement des lignes algériennes, avait été créée le 13 janvier 1878.

2. En comparant ce chiffre avec celui qui avait été approuvé par le Conseil général des Ponts et Chaussées, on s'aperçoit que le Ministre avait parfaitement tenu compte des « vœux de MM. les Sénateurs et les Députés ».

en moyenne 430.000.000 francs par an à l'œuvre des chemins de fer. Il ne fallait pas oublier, d'ailleurs, que les Compagnies assumeraient une part considérable de la charge du réseau complémentaire.

A la vérité, on avait objecté le faible trafic des lignes nouvelles ; mais le profit qu'un chemin de fer procurait au pays ne devait pas se mesurer au revenu commercial ou à la rémunération directe du capital, mais bien à l'économie réalisée sur les transports. Le prix moyen de 0 fr. 06 par tonne kilométrique n'étant que le cinquième du prix des charrois sur les routes de terre, le produit réel était de cinq fois la recette brute, moins les frais d'exploitation. Ainsi, en estimant à 7.000 francs seulement la recette brute kilométrique des chemins à classer et en supposant qu'elle fût entièrement absorbée par les dépenses d'exploitation, le bénéfice serait encore de 28.000 francs, c'est-à-dire de 14 $^{0}/_{0}$ du capital engagé, et cela sans tenir compte du trafic déversé sur les lignes préexistantes. Si on voulait avoir égard à ce dernier élément, on était conduit, d'après les résultats de l'expérience, à admettre que, sur les 3.200.000.000 francs, 1.500.000.000 francs au moins seraient couverts de ce chef.

Comme on le voit, le coloris optimiste que M. de Freycinet sut donner à son programme ne laissait rien à désirer.

Pendant les vacances parlementaires qui suivirent le dépôt du projet de loi, le Ministre profita de la session des Conseils généraux pour provoquer leurs observations sur le premier travail de l'Administration. Le dépouillement des délibérations des assemblées départementales et l'examen de diverses communications, émanant de membres du Sénat ou de la Chambre des députés, amenèrent M. de Freycinet à ajouter à son programme quelques centaines de kilomètres et à présenter, par suite, à la Chambre, le 4 novembre 1878, un nouveau tableau de classement[1].

Ce tableau, où s'étaient glissées quelques erreurs, fut lui-même remplacé, le 25 novembre, par un état rectifié[2], qui comprenait définitivement cent soixante-deux lignes nouvelles et soixante-quatre chemins d'intérêt local à incorporer au réseau d'intérêt général.

Le 15 mars 1879, M. Wilson présenta un rapport détaillé sur le projet de loi[3]. Après avoir rappelé les précédents, il insista sur la nécessité de ne pas laisser plus longtemps déshéritées des régions pauvres, qui, en payant leur quote-part des subventions et des garanties d'intérêts, avaient contribué jusqu'alors à doter les départements riches de leurs voies de communication perfectionnées, et de tracer, dans ce but, un plan d'ensemble bien défini. D'un autre côté, le classement devait non seulement constituer un acte de justice distributive, mais rendre à la France un rang digne d'elle parmi les nations européennes, au point de vue de la viabilité ferrée. On ne devait pas oublier, en effet, que ce pays occupait seulement le sixième rang ; qu'il était devancé par l'Angleterre, la Belgique, l'Allemagne, la Suisse et les Pays-Bas ; que ces cinq nations poursuivaient leur œuvre avec ardeur ; que les autres peuples s'engageaient avec vigueur dans l'œuvre du développement de leurs réseaux ; que des concurrences menaçantes se dressaient contre notre

1. *Journal officiel*, du 21 novembre 1878.
2. *Id.*, du 13 décembre 1878.
3. *Id.*, des 13 et 15 avril 1879.

commerce. Ces considérations avaient déterminé la Commission à étendre un peu le cadre proposé par le Gouvernement, sans s'écarter toutefois des limites d'une sage prudence.

Dans son examen, la Commission avait admis les quatre critériums indiqués dans l'Exposé des motifs du projet de loi, comme signes caractéristiques des lignes d'intérêt général : 1° Etre utiles à la défense du pays; 2° établir une communication plus directe entre deux parties de réseau présentant une certaine étendue; 3° rattacher un centre de quelque importance avec le système général des voies ferrées; 4° faciliter les relations dans un intérêt politique ou administratif.

Mais elle y avait ajouté les trois suivantes : 5° desservir le parcours d'une route nationale; 6° faciliter l'exploitation du réseau des chemins de fer de l'Etat, à la constitution duquel le Parlement avait consacré des sommes importantes ; 7° rendre plus aisées les communications internationales.

Pour cela, certes, ce qu'avait imaginé la Commission était très sage, sans doute, mais, à vrai dire, cela allait de soi : il n'y avait presque plus de grandes routes à remplacer en France, et les désidérata 6 et 7 faisaient pour ainsi dire double emploi avec ceux du Ministre. Il eût été plus court et meilleur de déclarer simplement que les *chemins de fer d'intérêt général seront ceux que l'Etat déclarera tels.*

Dans les débats de la Chambre on put voir un spectacle assez peu édifiant : chaque député voulait emporter la plus grande part possible du gâteau, en prétendant obtenir, pour sa circonscription électorale, la plus grande quantité possible de travaux. Et cependant le Ministre, en prenant la parole au début de la discussion générale, contrairement aux usages parlementaires, avait nettement montré que le Gouvernement était, en réalité, au haut d'un plan incliné. Il avait expliqué que le programme des travaux s'était successivement agrandi dans les diverses phases de l'instruction.

Restreint, tout d'abord, à 7.000 kilomètres, dont 5.000 de nouveaux, il avait dû être porté à 9.000 kilomètres dans le premier projet de loi, puis à 10.000 dans le projet rectifié du 4 novembre, à la suite de la session d'août des Conseils généraux; la Commission y avait elle-même ajouté un millier de kilomètres, sauf ajournement provisoire de certaines lignes. Outre les 11.000 kilomètres ainsi classés, il fallait en compter encore 3.000 prévus par les lois de juillet et décembre 1875 et 4 à 5.000 concédés, mais non encore construits. Le pays avait donc à faire face à la dépense de construction de 18.000 kilomètres, soit 3 milliards et demi, non compris 1 milliard et demi pour les ports et la navigation intérieure. C'était, en définitive, un chiffre total de 5 milliards.

Quelque élevé que fût ce chiffre, il n'y avait pas lieu de s'en effrayer en présence de la prospérité toujours croissante de la France et de la liberté absolue que conservait le Parlement, pour gouverner, modérer, ralentir à son gré la marche de l'entreprise.

La Chambre approuva le projet, avec addition toutefois de 180 kilomètres nouveaux.

Au Sénat, ce fut le général Billot qui rapporta le projet que la Commission avait étudié à fond et amendé sur divers points.

Dans la discussion, M. Krantz, inspecteur général des Ponts et Chaussées, approuvait le principe du projet de loi; il reconnaissait comme opportun,

utile et nécessaire de continuer la construction du réseau de chemins de fer, mais il craignait cependant qu'on ne voulût aller trop vite et croyait qu'on ne prendrait jamais assez de précautions pour éviter des entraînements fâcheux. Il était insensé à son avis de se lier les mains pour un délai trop long, alors que le temps bouleversait si rapidement les prévisions les mieux assises. Il reprochait ensuite au projet de loi de calculer à un taux trop bas les frais de construction des chemins de fer projetés. On n'avait pas pris garde, par exemple, que, si l'on voulait construire chaque année 1.500 kilomètres de nouveaux chemins de fer, il en résulterait infailliblement une hausse des prix qui ferait monter les dépenses de construction sensiblement plus haut que l'estimation prévue.

De 1842 à 1852, on n'avait livré annuellement à l'exploitation que 355 kilomètres ; de 1852 à 1865, ce chiffre avait atteint 715 kilomètres; enfin, dans les dernières années de l'Empire, après la loi de 1865, il s'était élevé à 815 kilomètres; c'était là le *summum*, à une époque où la France possédait encore l'Alsace et la Lorraine et où l'on avait 100.000 hommes de moins sous les drapeaux. Si l'on faisait, en outre, entrer en ligne de compte les lacunes et les rectifications de routes nationales, les chemins vicinaux, les canaux, les rivières, les ports, était-il possible d'envisager sans appréhension l'effort inusité que l'on se proposait de demander au pays ? Le pouvait-on surtout, alors que le personnel ouvrier de la France était si restreint et que l'on était déjà obligé de faire, de tous côtés, appel au personnel étranger ? Ne redoutait-on pas le renchérissement des salaires et des matériaux ?

En étudiant de près le classement, on y voyait des lignes qui ne feraient probablement pas leurs frais d'exploitation et qui ne pouvaient être légitimement considérées comme de nature à accroître la richesse publique. L'expérience faite dans un pays voisin était là pour éclairer : l'extension excessive qui avait été donnée au réseau suisse avait entraîné des pertes considérables de capitaux.

Sans doute on avait fait valoir, à diverses reprises, que la France occupait un rang indigne d'elle parmi les nations européennes. Mais, en admettant la comparaison, malgré la réserve que devaient imposer les désastres de 1870-1871, il importait de considérer, avant tout, l'appropriation du réseau aux besoins économiques; il y avait là un élément d'appréciation plus important que celui qui était tiré de la longueur des voies ferrées. A cet égard, l'amour-propre national n'avait point à souffrir. La France ne pouvait avoir la prétention d'être aussi bien dotée que la Belgique ou que la Grande-Bretagne, l'entrepôt du monde entier ; elle n'avait pas à regretter d'avoir été devancée par la Suisse, qui avait fait une école funeste à ses intérêts. On ne devait pas oublier non plus que la proportion des chemins à double voie était notablement plus grande en France qu'en Allemagne, qu'en Hollande et qu'en Suisse. Si l'on découpait dans le nord une région similaire à la Belgique, il était facile de reconnaître qu'elle était aussi largement desservie. Rien ne motivait une précipitation dangereuse.

En résumé, M. Krantz n'était disposé à se rallier au projet que si les lignes recevaient un rang de priorité et si les pouvoirs déterminaient celles qui seraient établies à voie unique.

M. Varroy répondit à M. Krantz par un discours nourri de faits et d'arguments. Il étudia d'abord la mesure de l'utilité des chemins de fer : l'appli-

cation de la méthode de M. Dupuy, inspecteur général des Ponts et Chaussées, l'avait conduit à reconnaître que le bénéfice acquis au public pouvait être évalué au triple de la recette brute.

Quant aux craintes concernant le renchérissement de la main-d'œuvre, M. Varroy démontra par des exemples que cette argumentation était erronée.

M. Bocher, à son tour, critiqua vivement le projet de loi. Pour ce programme grandiose, où l'on chiffrait les kilomètres par milliers, où la dépense se calculait par milliards, on n'avait déposé qu'un projet de loi fort court. En quoi consistait ce projet de loi? Il était formé de quatre articles dont le premier constituait un tableau dressé sans ordre méthodique; le second prescrivait l'achèvement des études des lignes classées et contenait ainsi une stipulation inutile; le troisième prévoyait l'exécution successive de ces lignes, en ayant égard, d'une part, à leur importance relative, c'est-à-dire à un élément dont il avait toujours été tenu compte, et, d'autre part, au concours financier des localités, c'est-à-dire à une considération favorable aux départements riches et défavorable aux départements pauvres; enfin le quatrième n'avait d'autre but que d'indiquer que l'on aurait recours à l'emprunt pour faire face aux dépenses.

Ainsi conçue, la loi ne résolvait aucune des questions, ne tranchait aucune des difficultés que soulevait le grave problème de l'achèvement du réseau; elle ne produisait aucun principe nouveau, aucun système particulier; elle n'avançait, ni d'un jour, ni d'une heure, la construction des voies ferrées réclamées par le pays. Son utilité était donc problématique. A la vérité, on avait prétendu que la création des chemins de fer français s'était faite sans plan, ni méthode; mais l'histoire était là pour démentir cette assertion: n'y avait-il pas un plan raisonné, méthodique, un système économique et financier, dans la loi du 11 juin 1842, qui avait décidé l'établissement des lignes magistrales de notre réseau et assuré leur exécution par l'action combinée de l'Etat et de l'industrie privée? N'y avait-il pas une idée générale, une conception rationnelle, dans les mesures prises après 1848 pour relever le crédit des Compagnies, en procédant à leur fusion, en leur donnant une base large et solide, en prolongeant la durée de leurs concessions? N'y avait-il pas une combinaison équitable et ingénieuse dans les conventions de 1859, de 1863 et de 1868, qui avaient permis de consacrer les plus-values des chemins antérieurement concédés à la construction de lignes nouvelles et réduit le concours de l'Etat à une garantie d'intérêt remboursable et compensée par un partage éventuel des bénéfices? N'y avait-il pas un principe fécond dans cette loi de 1865, qui, mieux comprise et mieux surveillée dans son application, aurait pu produire les plus heureux résultats? Trouvait-on dans le projet de loi en discussion un principe, un système analogue? Non, car le programme élaboré par le Gouvernement et par la Chambre des députés ne pouvait pas même prétendre à constituer un cadre fermé, ne fût-ce qu'à titre temporaire.

On l'avait, à tort, représenté comme une œuvre de réparation des injustices commises; il y avait eu non pas des injustices, mais des inégalités de situation des diverses parties du territoire. On l'avait également, à tort, préconisé comme indispensable pour rendre à la France un rang digne d'elle et de son génie; elle possédait autant de chemins de fer que l'Angleterre, l'Irlande et l'Ecosse réunies, autant que l'Allemagne, deux fois plus que l'Au-

triche-Hongrie, trois fois plus que l'Italie, cinq fois plus que la Belgique. Si le développement du réseau ferré français, par rapport à la superficie du territoire, était inférieur à celui des réseaux hollandais, belges et anglais, l'écart s'expliquait par la différence de la topographie, par les crises et les vicissitudes intérieures ou extérieures, par la date plus tardive à laquelle on était entré dans l'arène. Au surplus, ce n'était point à la superficie du territoire, ni au chiffre de la population, mais aux besoins de la circulation, à l'importance du trafic, aux produits, aux richesses à mettre en mouvement, que se mesurait la longueur utile d'un réseau de chemins de fer. La question n'était pas de savoir quel était le réseau le plus développé, mais bien quel était le mieux tracé, le mieux équilibré; celui qui, par le plus petit nombre de lignes, desservait le plus grand nombre d'intérêts; celui dont la construction et l'exploitation avaient absorbé le moins de capitaux. A cet égard, la France pouvait défier toute comparaison. Ainsi, à quelque point de vue que l'on se plaçât, le projet de loi n'était-il qu'une illusion.

La conclusion de M. Bocher fut qu'il ne fallait pas changer l'orientation de la politique des chemins de fer et qu'il valait mieux chercher à s'entendre avec les Compagnies existantes.

M. de Freycinet répondit à tous ses adversaires dans un discours extrêmement habile: tout d'abord, en ce qui concernait l'achèvement du réseau ferré, M. Krantz et M. Bocher avaient contesté non pas l'opportunité d'y procéder, mais l'ampleur du projet; ils avaient critiqué, comme de nature à imposer au pays des efforts excessifs, l'intention manifestée par le Gouvernement d'ouvrir 1.500 kilomètres par an, et ils avaient invoqué les chiffres beaucoup plus faibles, qui n'avaient pas été dépassés pendant la période de plus grande activité sous l'Empire. Le raisonnement péchait par la base : ce qu'il importait de considérer, c'était non point la longueur des chemins à livrer à l'exploitation, chaque année, mais la somme à y consacrer. Or, de 1855 à 1865, la dépense annuelle moyenne avait atteint 430.000.000, et il ne s'agissait que de dépenser de 300 à 350.000.000.

Quant à la forme du projet de loi, on lui avait opposé deux critiques contradictoires : d'un côté, on lui avait reproché d'être inutile et inefficace, de ne pas avancer d'une heure l'achèvement du réseau ; d'un autre côté, on l'avait représenté comme lançant le pays dans des aventures redoutables. Il suffisait de faire ressortir la contradiction de ces imputations pour en faire justice.

M. de Freycinet insistait, à cette occasion, sur l'erreur de ceux qui repoussaient la construction des lignes dont le capital ne devait pas être rémunéré. C'était, à ses yeux, raisonnement de négociant, et non raisonnement d'homme d'Etat. Car, en matière de chemins de fer, il y avait ce que l'on voyait et ce que l'on ne voyait pas.

Le Ministre se défendit, enfin, d'avoir fait œuvre de politique, dans un vain désir de popularité. Si une idée politique l'avait inspiré, c'était uniquement le désir de donner à la France la conciliation et l'apaisement dans le travail, de contribuer au bien et à la grandeur de la patrie.

La loi fut enfin votée le 17 juillet 1879. Elle classait cent quatre-vingt-une lignes nouvelles, d'une longueur totale de 8.848 kilomètres.

Le Sénat avait recommandé au Ministre la construction de cinquante autres lignes, et la Chambre des députés, celle de quarante-quatre lignes,

d'un ensemble de 4.152 kilomètres. *Ceci jette une vive lumière sur la précipitation dont on avait fait preuve pendant cette discussion.*

Il faut remarquer, en outre, qu'une loi du 18 juillet 1879, sur le régime des chemins de fer en Algérie, avait ajouté aux lignes déjà existantes (1.400 à 1.500 kilomètres dont 1.000 d'intérêt général) vingt lignes nouvelles d'intérêt général et deux d'intérêt local, d'une longueur totale de 1.807 kilomètres. La concession en fut donnée principalement à la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée et aux Compagnies de l'Est-Algérien et de Bône-Guelma et à la Compagnie Franco-Algérienne.

En résumé, sans compter les chemins de fer des colonies, la longueur projetée du réseau des chemins de fer français à la fin de 1879 ressortait au chiffre de 44.336 kilomètres, savoir :

	1878			1879		
	En EXPLOITATION	En CONSTRUCTION OU A CONSTRUIRE	TOTAL	En EXPLOITATION	En CONSTRUCTION OU A CONSTRUIRE	TOTAL
	kilomètres	kilomètres	kilomètres	kilomètres	kilomètres	kilomètres
Lignes d'intérêt général......	22.139	8.454	30.593	22.756	17.339	40.095
Lignes d'intérêt local.........	2.068	2.392	4.460	2.159	1.713	3.872
Chemins de fer industriels...	249	120	369	263	106	369
TOTAL.....	24.456	10.966	35.422	25.178	19.158	44.336

L'augmentation projetée ressortait donc à 8.914 kilomètres. Et, sur la longueur restant à établir, l'État prenait 12.014 kilomètres à sa charge. La diminution de longueur totale des lignes d'intérêt local montre les modifications survenues à la répartition primitive des différentes lignes en lignes d'intérêt local et en lignes d'intérêt général. On peut remarquer incidemment que la longueur totale du réseau, soit 44.336 kilomètres, n'était pas arrêtée *ne varietur*, puisqu'une quantité de lignes « *à l'étude* » avaient été ajoutées successivement au grand programme ; c'est ce qui fait que la longueur totale du réseau, à la fin de 1893, s'est accrue de 3.478 kilomètres, dont 3.124 d'intérêt général.

CHAPITRE XI.

LE DÉVELOPPEMENT DU PROGRAMME FREYCINET.

Les tentatives d'exécution du programme Freycinet (simple épisode dans l'histoire des chemins de fer) n'amenèrent, en réalité, que des désillusions. La brillante situation financière, dont avait joui la France pendant quelques années, avait fait désirer des choses irréalisables; mais, les déficits ayant succédé aux excédents de recettes, le désenchantement amena un retour à l'ancienne politique : celle du progrès lent, mais régulier, et d'autant plus sûr.

En attendant, à côté de la question de la construction des lignes proposées par M. de Freycinet, qui devaient constituer le « troisième réseau », il fallait prendre des dispositions pour l'exploitation de ces lignes. C'était la grosse difficulté et, pour y parer, M. J. David, député, avait déposé une proposition de loi.

Après avoir rappelé dans son exposé des motifs, que les voies ferrées avaient été créées non dans un but d'exploitation commerciale, mais dans un but d'utilité générale, conformément au principe formellement inscrit dans le préambule de l'ordonnance du 15 novembre 1846, il déclarait que la construction ne devait procurer aux entrepreneurs aucun bénéfice nouveau, et il proposait les dispositions suivantes :

Des groupes de 2.000 kilomètres, au plus, étaient constitués avec les lignes nouvelles non concédées, les lignes d'intérêt local qu'il paraissait utile de leur annexer, et enfin les lignes qu'il serait nécessaire de distraire des concessions antérieures, moyennant paiement d'une indemnité à régler, soit à l'amiable, soit par l'application de la loi du 3 mai 1841.

La construction des chemins nouveaux serait placée sous l'autorité du Ministre des Travaux publics, et l'exploitation sous l'autorité du Ministre de l'Agriculture et du Commerce.

L'exploitation serait affermée pour quinze ans au plus à des Compagnies fournissant le matériel roulant. Les tarifs resteraient entre les mains de l'Etat; ils seraient fixés par le Parlement, après élaboration par une Commission de membres du Parlement, de conseillers généraux, d'ingénieurs, de représentants de Chambres de commerce.

Le 9 juillet 1879, la proposition fut prise en considération par la Chambre et renvoyée à une Commission de trente-trois membres, chargée d'examiner les questions de chemins de fer.

Cette Commission se divisa en trois sous-commissions, appelées à préparer une solution définitive, en examinant :

La première, les réformes à opérer dans la législation des tarifs ;

La seconde, les bases du rachat des concessions des grandes Compagnies ;

La troisième, les différents modes d'exploitation en usage depuis la création des voies ferrées.

Le premier travail qui sortit des délibérations de la Commission fut un rapport provisoire rédigé par M. Wilson, au nom de la deuxième sous-commission, « sur le rachat par l'Etat de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans ».

Depuis longtemps M. Wilson était l'adversaire déclaré de cette Compagnie et avait déposé plusieurs propositions tendant au rachat de ses lignes. Il signalait l'urgence des mesures que comportait l'état de choses créé, dans les régions du Centre et du Sud-Ouest, par l'antagonisme entre le réseau d'Etat et celui de la Compagnie d'Orléans. Il y avait là une situation anormale qu'il importait de faire cesser au plus tôt; le Ministre était d'accord à cet égard avec la Commission; il reconnaissait, d'ailleurs, avec elle, l'impossibilité de chercher la solution dans l'incorporation du réseau d'Etat à la Compagnie d'Orléans. La Commission croyait donc devoir aborder immédiatement la question, en réservant son avis sur le rachat général des concessions, pour le formuler le jour où les deux sous-commissions des tarifs et du régime d'exploitation auraient achevé leur tâche.

Le réseau d'Etat avait hérité de la situation malheureuse faite aux petites Compagnies par la configuration de leurs concessions. Tandis que le réseau d'Orléans était bien homogène, composé de groupes de lignes solidement reliés entre eux, celui de l'Etat était formé de chemins épars, coupé par les lignes de la Compagnie d'Orléans et notamment par celles de Poitiers à la Rochelle et d'Angers à Rochefort par Niort, étranglé et commandé de tous côtés par cette Compagnie ; il n'avait accès ni à Paris, ni à Bordeaux, ni à Rouen. Aussi avait-il continué à subir la concurrence désastreuse qui avait antérieurement provoqué la ruine des Compagnies secondaires et s'était-il trouvé dans les conditions d'exploitation les plus difficiles.

Dès l'origine, M. de Freycinet, frappé du danger, avait cherché à le conjurer en concluant, le 5 janvier 1879, avec la Compagnie d'Orléans, une convention, aux termes de laquelle cette Compagnie cédait à l'Etat la partie de son réseau située à l'ouest de la ligne de Paris à Bordeaux et obtenait, en échange, 3.000 kilomètres nouveaux projetés dans la région du Centre, qui devaient lui être remis prêts à être exploités.

Mais, comme M. de Freycinet n'avait pas cru devoir soumettre au Parlement la convention avec l'Orléans, les difficultés avaient persisté, et il en résultait pour le public des inconvénients multiples. Comme le Gouvernement ne pouvait pas, tant que cette situation durerait, procéder sur le réseau de l'Etat aux réductions de tarifs projetées, et peser ainsi sur les tarifs de l'Orléans, le rapporteur demandait que le réseau de l'Etat fût cédé à la Compagnie d'Orléans, ou bien que le réseau d'Orléans fût acheté par l'Etat; mais, de toutes façons, il insistait sur l'urgence qu'il y avait à fusionner les deux réseaux.

Après avoir calculé l'indemnité de rachat du réseau d'Orléans — calcul qui n'a pas été contrôlé, et sur lequel il est inutile de s'attarder, — le rapporteur essaya de réfuter l'objection tirée de l'augmentation de la dette publique

et des charges du budget et exposa que le produit net du réseau d'Orléans serait équivalent à l'annuité de rachat.

Quant à l'objection tirée de la perte des impôts frappant la Compagnie, cette objection était sans valeur, attendu que le rachat aurait pour résultat non pas de faire disparaître les titres de l'Orléans, mais d'assurer le service de ces titres au moyen d'une rente payée par l'Etat.

Quant aux impôts sur les transports et aux autres contributions, ils continueraient à être perçus, en vertu de la loi de finances de 1879, quel que fût le mode d'exploitation.

Si l'on parlait encore de la nécessité de sauvegarder les intérêts des actionnaires et des obligataires, on pouvait répondre qu'il ne s'agissait, en somme, que d'une conversion faite dans les conditions les plus avantageuses.

M. Wilson concluait en invitant le Ministre des Travaux publics à déposer un projet de loi réalisant le rachat. Ce rapport Wilson ne fut pas discuté; car peu de temps après (10 février 1880) le Ministre des Travaux publics, M. Varroy, avait déposé un projet de convention en vertu de laquelle l'Orléans cédait à l'Etat ses lignes situées à l'ouest de la grande ligne Paris-Bordeaux et recevait un titre de rente inaliénable et irréductible de 17.100.000 francs, représentant l'indemnité de rachat.

Cette somme se répartissait ainsi entre les divers réseaux de la Compagnie :

	Francs.
Ancien réseau	14.984.000
Nouveau réseau	1.192.000
Réseau d'intérêt local	924.000
TOTAL	17.100.000

Par l'article 4, l'Orléans et l'Etat prenaient l'engagement réciproque de diriger par l'itinéraire le plus court les transports pouvant emprunter les rails de l'un ou l'autre des réseaux.

En cas de détournement de trafic, il était stipulé que le produit des taxes serait remboursé à l'Administration à laquelle ces taxes devaient appartenir, sous déduction des frais de transport arbitrés à 30 $^0/_0$.

Aux termes de l'article 8, la Compagnie était tenue de poser la deuxième voie sur tout ou partie des lignes composant ses deux réseaux, dès que le Ministre des Travaux publics le lui prescrirait.

De plus elle se chargeait de l'exploitation de certaines lignes des chemins de fer de l'Etat aux conditions suivantes :

Elle recevait la ligne achevée, sans matériel roulant. L'Etat restait maître des tarifs. Elle était redevable envers l'Etat du montant des recettes. Réciproquement, celui-ci était redevable du montant des dépenses, y compris le renouvellement des voies, les frais d'administration centrale (sauf le service des titres), l'intérêt des avances faites par la Compagnie pour solder les dépenses courantes, la participation statutaire des employés aux bénéfices, les versements aux Caisses de retraite et de prévoyance, les impôts, les frais de contrôle, les dépenses pour accidents et incendies.

L'Etat ne contribuait pas aux frais d'agrandissement des gares; mais, en revanche, la Compagnie percevait à son profit tous les frais de gare. Le

nombre des trains susceptibles d'être mis en marche était fixé à trois dans chaque sens, pour une recette ne dépassant pas 8.000 francs et 11.000 francs; et ainsi de suite, chaque augmentation de 3.000 francs correspondant à un train en plus. Tout train demandé en dehors de ces limites était payé 1 fr. 50 par kilomètre. Le tiers des bénéfices nets était attribué à la Compagnie, pour l'intéresser à une bonne exploitation. Le traité d'affermage pouvait être dénoncé par l'une ou l'autre des parties à la fin de chaque année, pour tout ou portion des lignes affermées.

Dans son exposé des motifs M. Varroy indiquait que le but principal de la convention était de mettre fin à une guerre de tarifs, désastreuse pour le réseau d'Etat et pour celui d'Orléans, c'est-à-dire pour le Trésor par suite du jeu de la garantie d'intérêts. Puis il insistait sur ce fait, que le caractère essentiellement provisoire du traité d'affermage réservait entièrement les décisions futures du Parlement. Il faisait ressortir que, si le réseau d'Etat perdait 731 kilomètres, il en recevait 1.557, non compris 1.450 kilomètres de lignes en construction ou à construire dans le nouveau périmètre de ce réseau, et que, de plus, il prenait le corps et la cohésion qui lui avaient fait défaut jusque-là.

La Commission conclut au rejet des propositions du Gouvernement. M. Baïhaut expliqua, dans son rapport du 20 mars 1880, fait de concert avec M. Wilson, que le seul moyen de résoudre le problème consistait dans le rachat du réseau d'Orléans tout entier. Pour assurer à l'Etat l'autorité indispensable sur la tarification, il fallait constituer un grand réseau, ce qui permettrait d'engager une lutte de concurrence avec l'Ouest, le Midi, le Lyon, par des réductions de tarifs ou par la création de tarifs nouveaux.

Quant à l'annuité proposée : 17.100.000 francs, elle semblait exagérée au rapporteur, qui prétendait cette somme suffisante pour le rachat du réseau tout entier.

Quelque temps après M. Lebaudy déposa son rapport sur les divers modes d'exploitation, et M. Sadi-Carnot, le successeur de M. Varroy, au Ministère des Travaux Publics retira le projet de loi à la rentrée des Chambres (16 décembre 1880).

On voit donc qu'en cette question, comme en bien d'autres, le Gouvernement se heurtait alors à des courants d'opinions absolument divergents dans les deux Chambres : la Chambre des députés voulait un réseau d'Etat, le Sénat en repoussait absolument l'idée. Bien plus, les Ministères successifs étaient loin d'avoir la même conformité de vues et surtout aucun Ministre des Finances ne voulait assumer la responsabilité des conséquences du rachat général de voies ferrées.

Il n'est pas douteux que, si l'Etat avait eu entre les mains l'ensemble du réseau français, il n'aurait pas pu se défendre, étant données les dispositions des esprits à cette époque, contre les demandes d'abaissement des tarifs à un minimum à peine suffisant pour couvrir les frais d'exploitation. Pour en être certain, il n'y a qu'à se reporter aux assertions tout à fait arbitraires de ceux qui prétendaient que le profit indirect (celui qui ne s'exprime pas en chiffres) que le pays tire des chemins de fer devait être évalué au triple, d'après M. Dupuy, ou au quadruple, d'après M. de Freycinet, des profits directs, exprimés en chiffres; c'est de ces évaluations théoriques qu'on voulait tirer des conclusions pratiques.

On hésitait donc sur le parti à prendre et, quoique M. Lebaudy, dans son rapport sur les divers modes d'exploitation, se fût montré partisan de l'exploitation par l'Etat, la Commission de la Chambre n'avait pas cru devoir proposer une solution ferme ; elle en laissa la responsabilité au Gouvernement.

Cependant le monde industriel, éloigné de la politique active, commença à s'agiter en France. Il avait bien demandé des améliorations dans l'exploitation des chemins de fer, mais il n'avait réclamé ni le rachat ni surtout l'exploitation par l'Etat. **En France, on n'était pas et on n'est pas, en général, bien disposé pour les industries d'État :** à ce moment, on leur témoigna plus que jamais une grande antipathie. Ainsi, le plus grand nombre des Chambres de commerce et des Conseils généraux protestèrent contre l'idée de racheter le réseau d'Orléans. Le nouveau Ministre des Travaux publics, M. Sadi-Carnot, avait mis un terme à l'agitation en retirant le projet de convention passée avec la Compagnie d'Orléans, « après avoir acquis la conviction que les partisans du rachat n'étaient pas suivis de la grande masse du public, mais seulement de groupes importants parlementaires ».

Le cabinet précédent n'avait pas également montré beaucoup d'empressement à trancher la question de l'exploitation des lignes rachetées ; il avait préféré se contenter de mesures provisoires ; ainsi, lors de l'ouverture de nouvelles lignes, le Ministre, M. Varroy, avait, en mai 1880, demandé à la Chambre l'autorisation d'organiser « *sans préjudice de l'avenir* » et seulement « *jusqu'à nouvel ordre* » une exploitation « *provisoire* » de ces nouvelles lignes, d'après les moyens les moins onéreux pour le Trésor.

Bien que les termes du projet de loi fussent très larges, la Commission de la Chambre crut devoir exprimer ses regrets qu'on fût arrivé à la période d'exploitation sans avoir abordé la discussion relative au régime des voies ferrées. Elle considérait comme impossible d'accorder au Ministre le blanc-seing sollicité par lui, et elle se borna à proposer que l'autorisation ne lui fût accordée que pour des lignes spécialement dénommées, d'une longueur totale de 260 kilomètres, dont il y avait lieu de prévoir l'achèvement avant le 31 décembre. Cette autorisation fut votée le 27 juillet 1880 ; des dispositions analogues, pour beaucoup d'autres lignes, furent prises par des lois des 6 novembre 1880, 7 janvier, 12 février et 22 août 1881 ; en même temps, par des conventions des 12, 23 et 30 août 1880, 21 février, 3 septembre et 30 octobre 1881, l'exploitation de plusieurs lignes construites par l'Etat fut confiée aux Compagnies de l'Est, du Nord, de l'Ouest et d'Orléans.

En un an, la question n'avait donc pas fait un pas. En juillet 1881, lors de la discussion du budget de 1882, M. Baïhaut insista, au nom de la Commission du Budget tout entière, sur la nécessité de fixer, le plus tôt possible, les conditions dans lesquelles il serait pourvu à l'exploitation des nouvelles lignes et de résoudre enfin le problème de la réforme des tarifs. Il était inadmissible, en effet, que l'Etat continuât à payer de ses deniers des chemins peu productifs par eux-mêmes et appelés à profiter aux grandes Compagnies, en déversant le trafic sur leur réseau. Il était inadmissible également que les légitimes revendications du public, au sujet de la tarification, restassent plus longtemps à l'état de lettre morte. Plusieurs systèmes pouvaient être étudiés : celui de la concession aux grandes Compagnies, avec revision de leurs contrats ; celui de l'exploitation par l'Etat ; celui des Sociétés fermières.

Avant toutes choses, la Commission priait le Ministre de faire connaître les conclusions auxquelles il s'était arrêté.

M. Sadi-Carnot répliqua qu'il avait déjà pris les mesures nécessaires pour l'exploitation du troisième réseau ; il avait récemment engagé des pourparlers avec les Compagnies et avait pu ainsi obtenir diverses améliorations, relatives, notamment, au service des messageries et des transports internationaux.

Le Ministre ajoutait qu'il s'était strictement conformé au programme de M. de Freycinet. Il reconnaissait que les chantiers étaient très dispersés ; mais cette dispersion se justifiait par la nécessité de répartir le travail entre diverses régions et par l'importance relative des lignes au point de vue commercial ou stratégique[1].

Dans l'automne de 1881, au début de la nouvelle législature, se forma le Ministère Gambetta. M. Raynal eut le portefeuille des Travaux publics ; M. Allain-Targé, celui des Finances. Les partisans du rachat se crurent certains de voir le Gouvernement acquis à leurs idées, et ils déposèrent, l'hiver suivant, de nombreux projets de loi sur les chemins de fer.

Mais la situation financière avait changé du tout au tout. L'excédent de 1881 n'était plus évalué qu'à la moitié de l'excédent de 1880. En même temps la dette flottante avait beaucoup augmenté, depuis le dernier emprunt de 1.179 millions, du 22 décembre 1880, voté pour couvrir des dépenses exceptionnelles, et le Ministre des Finances avait l'intention de demander, dans le budget extraordinaire de 1883, une nouvelle somme de 621 millions[2].

Lors de la discussion du budget, le Ministère était déjà modifié depuis la fin de janvier 1882, et M. Léon Say, en acceptant le portefeuille des Finances, dans le nouveau cabinet, avait posé trois conditions : **pas d'emprunt, pas de conversion, pas de rachat**[3].

Par principe, il était opposé au rachat, et ses craintes en matière d'emprunt provenaient, d'une part, de la crise du marché financier, et, d'autre part, des doutes qu'on commençait à avoir sur la durée de la période des excédents budgétaires.

Fidèle à son programme, M. Léon Say chercha à transformer le projet de budget de son prédécesseur. Dans ce but, il engagea de nouvelles négociations avec la Compagnie d'Orléans et, le 28 février, d'accord avec lui, M. Varroy,

1. Dans les débats, le vice-président du Conseil d'administration du réseau des chemins de fer de l'Etat, M. Lebaudy, avait donné des explications sur les améliorations qui y avaient été réalisées ; mais les rapports postérieurs furent moins élogieux. Ce qui est très caractéristique, c'est qu'on s'imaginait, en France, pouvoir corriger les mauvaises recettes par des réformes nullement corrélatives ; ainsi, le 28 mai 1878, on avait placé, à côté du directeur des chemins de fer de l'Etat, un « Conseil d'administration » de neuf membres, porté à seize membres, le 24 janvier 1882, et réduit quelques jours plus tard, le 18 février, à douze membres, parce que, dans l'intervalle, on avait découvert que ce dernier nombre indiquait la proportion du nombre des administrateurs des Compagnies par rapport à la longueur du réseau d'Etat.

2. Voir *les Finances de la France*, de M. de Kaufmann, traduction française (p. 522) et aussi l'article *Frankreichs Finanzlage bei der Jahreswende* 1883-1884 dans les *Finanz Archiv*, I, 1884, p. 205 et suivantes, et plus loin, chapitres XIII et XIV.

3. Léon Say avait déjà développé son programme en décembre 1881, dans un article intitulé : *le Rachat des chemins de fer*, paru au *Journal des Economistes*, et publié en même temps chez Guillaumin et Cie (Paris, 1881) ; voir également *les Finances de la France, Une année de discussion* (*du* 15 *décembre* 1881 *au* 20 *décembre* 1882) (Paris, 1883).

Ministre des Travaux publics, signait avec la Compagnie un protocole dont le texte fut annexé au projet de budget déposé le 2 mars. Ce protocole avait un double but, à savoir :

1° Poser les bases générales d'une convention à conclure entre l'Etat et la Compagnie, pour l'exécution et l'exploitation d'un certain nombre de lignes non encore concédées, ainsi que pour l'amélioration du régime des lignes antérieurement concédées ;

2° Assurer le remboursement anticipé de la dette contractée par la Compagnie envers le Trésor, au titre de la garantie d'intérêt et réduire d'autant les émissions à faire pour les dépenses sur les ressources extraordinaires.

Voici quel était le texte de ce protocole :

« Le Gouvernement et la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans acceptent les bases suivantes comme point de départ des négociations à ouvrir, sauf aux deux parties à reprendre toute liberté d'action, si ces négociations n'aboutissent pas à un projet de convention avant le 1er juillet 1882 :

« 1° L'Etat affermera à la Compagnie, jusqu'au 31 décembre 1899, une partie, à déterminer, des lignes du troisième réseau. Le bail d'affermage pourra être successivement prorogé, pour des périodes de quinze années ;

« 2° L'affermage se fera soit aux risques et périls de la Compagnie, soit dans des conditions analogues à celles qui ont été adoptées en 1881 pour l'exploitation provisoire, par la Compagnie de l'Est, d'un certain nombre de lignes de l'Etat ;

« 3° La Compagnie fournira, pour l'exécution de ces lignes, un concours, dont la proportion est à déterminer, tant pour leur premier établissement que pour les travaux complémentaires à y exécuter, jusqu'à une date qui sera fixée ultérieurement.

« La Compagnie supportera, pendant la durée du bail, l'intérêt et l'amortissement du capital fourni par elle. A l'expiration du bail, et s'il n'est pas renouvelé, l'Etat prendra la suite des annuités à servir ;

« 4° L'Etat et la Compagnie examineront, s'il y a lieu, au moyen de lignes nouvelles et au moyen de lignes concédées, de mieux coordonner leurs réseaux ;

« 5° L'exercice du droit de rachat, conféré à l'Etat par le cahier des charges, sera suspendu pendant la durée du bail d'affermage. Si la dénonciation n'est pas faite six mois avant l'expiration de cette première période, le droit de rachat ne pourra s'exercer qu'après une nouvelle période de quinze ans et moyennant une dénonciation faite six mois avant l'expiration de cette dernière période; et ainsi de suite, de quinze ans en quinze ans ;

« 6° Les tarifs maxima fixés par le cahier des charges, pour les voyageurs, seront réduits de 5 % à 10 %, sauf pour les voyageurs des trains rapides.

« Dans les cas où l'Etat réduirait ultérieurement l'impôt perçu à son profit sur les taxes de transport à grande vitesse (voyageurs et marchandises), la Compagnie serait tenue de faire un sacrifice égal sur la part des recettes qui lui est attribuée.

« Des billets d'aller et retour, avec réduction moyenne de 25 % sur les prix des billets simples, seront délivrés pour la circulation entre deux gares quelconques du réseau ;

« 7° La Compagnie acceptera, pour ses relations intérieures et extérieures, le tarif général des transports de marchandises en petite vitesse, suivant les barêmes proposés par le Comité consultatif des chemins de fer en octobre 1881.

« Les tarifs spéciaux seront revisés, de manière à faire rentrer, autant que possible, les taxes dans des barêmes analogues à ceux des tarifs généraux et à ne conserver qu'un nombre restreint de prix de gare à gare.

« Le remaniement des tarifs spéciaux devra produire un abaissement, qui portera surtout sur les marchandises de peu de valeur.

« Les délais de transport seront réduits autant que possible.

« 8° Les marchandises suivront les itinéraires qui seront fixés d'après des règles à déterminer dans la convention à intervenir.

« 9° La Compagnie remboursera, par anticipation, en cinq ans, à partir du 1er juillet 1883, la dette qu'elle a contractée envers l'Etat, au titre de la garantie d'intérêt. »

D'après les renseignements communiqués par le Ministre, M. Varroy, à la Commission du régime des chemins de fer, l'article 9 du protocole était moins important et eût pu parfaitement être détaché et transformé en une convention spéciale. Le remboursement anticipé des avances faites aux Compagnies imposait un léger sacrifice à ces Sociétés, puisqu'il les obligeait à emprunter à un taux supérieur à celui de l'intérêt servi par elles à l'Etat; mais, par contre, il leur permettait de répartir sur toute la durée de la concession la charge de ce remboursement, au lieu de la faire peser sur quelques années, et il leur rendait ainsi l'élasticité, la faculté immédiate d'augmenter leurs dividendes. On pouvait donc considérer les avantages et les inconvénients de la mesure comme se compensant à peu près exactement pour les Compagnies et envisager dès lors l'article 9 comme un article isolé, sans lien avec le surplus du protocole.

L'objectif des conventions négociées par le Ministre des Travaux publics avec les Compagnies était surtout d'assurer l'exécution du *Grand Programme* en y faisant concourir les efforts et les ressources de l'industrie privée et d'obtenir des Compagnies particulières des réductions de tarifs.

Les 17.000 kilomètres classés en 1879 devaient se répartir à peu près comme il suit :

Réseau d'Etat exploité directement : 4.000 à 5.000 kilomètres ;

Lignes à réserver à de petites Compagnies régionales, s'il y avait lieu : 2.500 à 3.000 kilomètres ;

Lignes à confier aux six grandes Compagnies : 10.500 à 9.000 kilomètres.

Les lignes que l'Etat n'exploiterait pas directement seraient simplement affermées, jusqu'au 31 décembre 1899, c'est-à-dire pour un délai qui serait, en moyenne, inférieur à quinze ans, si on tenait compte de la durée de la construction des lignes nouvelles. La règle de l'affermage ne subirait qu'un petit nombre d'exceptions, même au regard des grandes Compagnies. L'Etat retrouverait ainsi, en 1900, la pleine propriété de ses 17.000 kilomètres de chemins de fer; ce réseau, s'ajoutant aux 12.500 kilomètres de voies navigables, mettrait entre ses mains un puissant élément d'action sur les Compagnies et lui fournirait le moyen d'exiger d'elles de nouveaux sacrifices, s'il ne croyait pas devoir racheter, à cette époque, les 23.000 kilomètres concédés.

Le discours du Ministre ressemble au plaidoyer d'un habile avocat avec un leit-motiv comme celui-ci : *Ne vous obstinez pas trop, il ne s'agit que de quinze années, ensuite nous pourrons faire ce que nous voudrons.*

En vertu du protocole que nous venons de discuter, on fit deux projets de convention avec la Compagnie d'Orléans : une convention technique et une convention financière. Par le premier projet, la Compagnie renonçait à la concession de 348 kilomètres et acceptait l'incorporation de 321 kilomètres nouveaux et l'affermage de 857 kilomètres en voie de construction. En outre, elle contribuait pour 160 millions aux dépenses d'établissement. Ce projet, ayant été repoussé par la Commission des Chemins de fer, n'a qu'un intérêt historique.

L'autre projet de convention était essentiellement d'ordre financier.

Aux termes de l'article 1er, la dette de la Compagnie, réglée à 207.218.068 fr. 95, devait être remboursée en cinq termes, comme l'indique le tableau ci-dessous :

ÉPOQUES DE PAIEMENT	SOMMES A REMBOURSER	INTÉRÊTS A 4 0/0 à partir du 1er JANVIER 1882	TOTAL A PAYER
1er juillet 1883	40.000.000 fr. »	2.400.000 fr. »	42.400.000 fr. »
— 1884	40.000.000 »	4.000.000 »	44.000.000 »
— 1885	40.000.000 »	5.600.000 »	45.600.000 »
— 1886	46.653.527 10	8.397.634 88	55.051.161 98
— 1887	40.564.541 85	»	40.564.541 85
Totaux	207.218.068 fr. 95	20.397.634 fr. 88	227.615.703 fr. 83

La Commission du Budget approuva le projet. Mais le Ministre avait nettement montré, dans le cours des négociations, qu'il était systématiquement opposé à l'idée du rachat des chemins de fer et que l'exploitation de tout le « troisième réseau » devait revenir aux Compagnies privées.

Ce fut sur ce point que se porta l'attaque de l'opposition, dans la discussion du budget, en juillet 1882 ; M. Allain-Targé, le prédécesseur de M. Léon Say aux finances, fut le premier à critiquer dans un violent discours le programme ministériel. Il rappela l'adoption du plan de travaux, en 1879 ; les conventions élaborées par M. de Freycinet, pour reporter sur les Compagnies une partie de la charge des lignes destinées à apporter le trafic et la richesse à leurs réseaux ; l'insuccès de ces traités, trop peu conformes à l'intérêt public ; les trois rapports présentés par MM. Waddington, Lebaudy et Wilson, et concluant au rachat de la concession d'Orléans, choisie par la Commission, de préférence aux autres, parce qu'elle commandait les réseaux de l'Ouest, du Midi et de l'Etat, qu'elle avait sa part du chemin de Ceinture, qu'elle côtoyait, dans presque toute sa longueur, le réseau de Paris-Lyon-Méditerranée, et que son retour entre les mains de l'Etat devait constituer une excellente affaire pour nos finances. Au lieu de suivre l'avis de la Commission, les Ministres qui s'étaient succédé avaient continué à préparer des conventions inacceptables ou à atermoyer ; ils avaient dépensé de grosses sommes pour la construction de lignes nouvelles et rendu l'opération du

rachat plus difficile et plus onéreuse, par suite de la progression des recettes et du remboursement partiel de la dette des Compagnies. Une solution définitive s'imposait : il fallait réduire notablement les dépenses d'établissement des lignes à faible trafic, faire payer par les grandes Compagnies une large part des travaux appelés à les enrichir, prendre à cet effet une attitude différente de celle que proposait M. Léon Say, user sérieusement du droit d'homologation, créer, s'il en était besoin, des concurrences et ne pas reculer devant le rachat. Sans parler de l'Ouest, qui était absolument entre les mains de l'Etat, l'Est, le Midi et l'Orléans pouvaient encore être repris facilement, attendu que leur dette représentait, à peu près, la valeur de leur matériel roulant; quant au Nord et au Paris-Lyon-Méditerranée, personne n'ignorait que leur artère maîtresse était surchargée de trafic et nécessitait un dédoublement et que, de ce chef, l'Etat avait une arme irrésistible. Mais le succès n'était possible qu'à la condition de ne pas recourir à l'expédient d'un remboursement anticipé, qui ne fournirait que 40 millions en 1883, et de ne pas se présenter devant les Compagnies avec les apparences d'un créancier aux abois. Ce que voulait au fond M. Léon Say, c'était rendre impossible le rachat qu'il considérait comme une erreur politique et économique.

M. Ribot, rapporteur général du budget, était dans une situation assez difficile, car le discours de M. Allain-Targé avait fait, en réalité, une grande impression. Aussi fut-il assez prudent pour ne pas s'engager dans une réplique directe ; il se borna à mettre en lumière les avantages spéciaux que l'on pouvait espérer de la convention avec la Compagnie d'Orléans. En ramenant à une échéance fixe le remboursement de la Compagnie, dont la date et l'importance offraient un certain aléa, en recouvrant une créance incontestée plutôt que de revenir à l'emprunt, expédient dangereux, vu l'état du marché, le Ministre des Finances avait fait œuvre de sagesse et de bonne administration. La convention n'avait, pour la Compagnie, d'autre avantage que de lui rendre l'élasticité de ses dividendes et d'éviter le ressaut brusque qui se serait produit dans ces dividendes, à la fin du remboursement normal de la dette, d'après les contrats antérieurs ; mais elle ne lui attribuait aucune somme, elle ne lui concédait aucune remise, si minime qu'elle fût. Elle ne portait, d'ailleurs, aucune atteinte au droit de rachat, lequel droit restait assuré à l'Etat, après comme auparavant; car, si le remboursement anticipé devait obliger l'Etat à payer le matériel roulant, en revanche le Trésor disposerait, au moment voulu, de tout ce que cette opération lui aurait permis de ne pas emprunter plus tôt.

M. Léon Say, Ministre des Finances, en réponse à ses adversaires, s'attacha à justifier la convention financière, par les motifs qu'avait déjà indiqués M. Ribot, par l'opportunité de ne pas contracter, en l'état, un nouvel emprunt, par la nécessité de ne pas compromettre la réalisation du *Grand Programme* de 1879 ; cette convention n'était qu'une simple opération de banque, qui n eût pas suscité d'objections, si, au lieu d'être faite avec la Compagnie d'Orléans, elle l'eût été avec un établissement financier, car elle laissait intacts les droits de l'Etat pour l'avenir.

Il n'y avait, entre le traité relatif au remboursement et la convention technique, aucun lien intime, aucune solidarité; ces deux contrats pouvaient parfaitement être séparés l'un de l'autre. M. Léon Say n'hésitait pas, d'ailleurs, à se déclarer l'adversaire du rachat; il jugeait indispensable de donner enfin une solution à la question des chemins de fer et de la chercher

dans un remaniement des conventions de 1859, en prenant aux Compagnies une large part de leurs plus-values, en affectant ce prélèvement à la construction du troisième réseau, et en soulageant les emprunts de l'Etat, moins apte que l'industrie privée à se mettre en communication avec le crédit, en raison de la publicité donnée par avance à ses opérations. En outre, M. Léon Say, dans son discours, portait l'évaluation du programme de 6 à 7 milliards, admettant ainsi une augmentation de 1 milliard, dont 300 millions dus à des travaux stratégiques, et reconnaissait l'impossibilité de satisfaire avec cette somme les vœux innombrables des départements.

M. Allain-Targé répliqua qu'il n'y avait pas d'autre moyen de combattre la féodalité toujours plus puissante des Compagnies de chemin de fer que de faire appel au droit de rachat. La seule arme pour lutter contre cette puissance était celle de ce droit; elle allait être brisée, si les idées du Ministre des Finances venaient à triompher. Il deviendrait désormais impossible d'obtenir des Compagnies ni concours, ni réformes économiques, et l'on serait forcé de persévérer dans la voie de la construction et de l'exploitation, aux frais du Trésor, de lignes destinées surtout à servir d'affluents aux grands réseaux. Aucune illusion n'était possible à cet égard; du jour, en effet, où la convention financière serait votée, le rachat, au lieu d'être une opération d'écritures, deviendrait une opération subordonnée à l'émission d'un emprunt et, d'autre part, l'augmentation immédiate du dividende rendrait les Compagnies intraitables.

Sur ces entrefaites, le Cabinet, mis en minorité, donna sa démission le 29 juillet 1882. Le nouveau Ministre des Finances, M. Tirard, retira l'ensemble du projet de loi, qui, étant données les dispositions de la Chambre, n'avait aucune chance d'aboutir. Beaucoup de députés, quoique n'étant pas actuellement partisans du rachat, ne voulaient cependant pas renoncer à cette arme pour une aussi longue période de quinze ans[1]; d'autre part, la majorité de la Chambre n'avait pas encore tout à fait conscience du déficit qui apparaissait: les sept années d'abondance l'avaient trop gâtée pour qu'elle crût possible l'approche des sept années de stérilité.

A l'optimisme du moment devait bientôt succéder une méfiance tout aussi exagérée. C'est ainsi que toutes les tentatives, pour résoudre d'une façon définitive la question des chemins de fer, avaient encore une fois échoué.

Le nouveau Ministre des Travaux publics, M. Hérisson, usa du remède connu : **ne rien faire, mais paraître agir,** et institua, « *pour l'étude des questions de chemins de fer* » une nouvelle Commission qui, à l'inverse de ses devancières, composées exclusivement de sénateurs et de députés, était extraparlementaire; on y avait appelé, en effet, à côté d'un certain nombre de membres de la Chambre et du Sénat, des fonctionnaires, des ingénieurs et des représentants des chambres de commerce (décret du 7 octobre 1882).

Le Ministre chargea cette Commission de l'examen de deux questions

1. De Leyen, en décrivant cet incident dans les *Archiv für Eisenbahnwesen* (V, 1882, p. 367) l'appelle « la défaite des Compagnies privées à la Chambre des députés en France »; on ne peut expliquer cette opinion que par l'impression du moment. En réalité la question des chemins de fer n'avait pas avancé d'un pas, et les Compagnies, tout en restant dans l'expectative, n'étaient nullement dans une mauvaise position, étant données les difficultés financières au milieu desquelles l'Etat commençait à se débattre.

capitales : 1° fixation des conditions financières dans lesquelles s'effectuerait, le cas échéant, la reprise des concessions; 2° préparation d'un cahier des charges et d'une convention-type réglant les conditions de fonctionnement des chemins de fer.

Ce n'était qu'après l'achèvement des travaux de cette Commission que le Ministre comptait entamer des négociations avec les Compagnies.

Le Ministre pensait-il vraiment au rachat, ou ne voulait-on pas seulement traiter cette question « dilatoire », pour nous servir d'une expression favorite en Allemagne, par égard pour les partisans du rachat? On peut se le demander; car cette opinion était celle des journaux compétents de l'époque.

La nouvelle Commission, comme la précédente, se partagea en trois Sous-Commissions technique, commerciale et financière, ayant chacune un but spécial.

La Sous-Commission technique devait examiner la question de l'exploitation par l'Etat ou par l'industrie privée et, dans le cas probable où elle se prononcerait pour l'industrie privée, étudier deux combinaisons consistant :

a) L'une, à traiter avec les Compagnies en revisant leurs cahiers des charges, en prélevant, au profit des lignes nouvelles, la plus forte part des plus-values des lignes préexistantes, et en instituant des réseaux supplémentaires, pour ne pas surcharger, outre mesure, les réseaux déjà concédés;

b) L'autre, à faire des groupements distincts, en dehors de tout accord avec les Compagnies, en les combinant de manière à détourner par la concurrence les excédents de produit, au profit des nouveaux chemins.

Si nous avons bien réussi à pénétrer le sens assez peu clair de ce programme, il semble que l'arrière-pensée du Ministre dût être : *Moi aussi, j'aimerais mieux ne pas aborder cette insupportable question du rachat.* Voilà pourquoi il voulait imposer aux Compagnies le maximum de charge, en les menaçant du rachat ou de concurrence; si, ensuite, le rachat était absolument nécessaire, on partagerait le réseau ferré de la France en groupes régionaux comprenant également des lignes productives et des lignes moins rémunératrices, et l'on instituerait une administration particulière pour chacun des groupes.

La Sous-Commission technique se mit à l'œuvre et repoussa, pour ainsi dire, *de plano*, l'hypothèse de l'exploitation générale du réseau français par l'Etat.

Mais elle jugea indispensable un remaniement des réseaux actuels, afin de mieux assurer l'unité régionale de chaque exploitation et d'éviter d'accroître démesurément la longueur des lignes confiées à une seule Administration. Dans cet ordre d'idées, elle fit une étude préparatoire de deux systèmes de groupement, comportant, l'un et l'autre, la constitution d'un huitième grand réseau méridien entre Paris et notre frontière sud : ce réseau supplémentaire empruntant des lignes à ceux de Lyon, d'Orléans et du Midi.

Elle conclut à diverses améliorations concernant : le rembourrage des banquettes des voitures de 3e classe; la réduction du nombre des voyageurs de dix à huit, par compartiment, pour les 2e et 3e classes, dans les trains express; le chauffage, en hiver, des voitures de toutes classes; l'aménagement des voitures à marchandises en vue des transports militaires;

Elle transforma les conditions des services postaux et télégraphiques et précisa celles des transports de troupes, en cas de mobilisation.

Elle ajouta les clauses suivantes :

Obligation pour les Compagnies d'instituer ou de maintenir, en faveur de leurs agents commissionnés, des Caisses de retraites, dont les statuts seraient approuvés dans la forme des règlements d'administration publique;

Paiement obligatoire d'une indemnité, en cas d'accident du service, aux agents et ouvriers blessés ou à leurs ayants droit.

La Sous-Commission commerciale devait élaborer les réformes à introduire dans la tarification, en se préoccupant tout à la fois des besoins du public et de l'influence de ces réformes sur les résultats de l'exploitation; elle avait aussi à rechercher dans quelle mesure il convenait d'accroître le droit d'homologation.

La Sous-Commission après avoir rappelé les travaux de MM. Dietz-Monnin, George, Waddington, les instructions de l'ancien Ministre, M. Sadi-Carnot, les conventions et les projets de convention avec les Compagnies, avait adopté les résolutions suivantes :

1° Classification uniforme des marchandises sur les divers réseaux, d'après la valeur et le poids spécifique des marchandises ;

2° Unification des tarifs généraux et spéciaux, sans distinction de réseau, en prenant pour bases les prix les plus bas, actuellement appliqués ou proposés ;

3° Revision complète des tarifs spéciaux actuels, de sorte que, à l'avenir, contrairement au système aujourd'hui en vigueur, les tarifs kilométriques à base décroissante avec la distance devinssent la règle, et les tarifs de gare à gare l'exception ;

4° Echange du trafic entre les divers réseaux, sans frais de transmission ;

5° Adoption du principe de la plus courte distance, sans distinction de réseau, pour le calcul des taxes et le partage du trafic entre les Compagnies, sous réserve, pour l'expéditeur, de la faculté de réclamer toujours le tarif le plus réduit ;

6° Autorisation pour l'expéditeur de se borner à inscrire, sur sa déclaration d'expédition, l'une des mentions « tarif spécial, tarif réduit, tarif le plus réduit », lesdites mentions devant être considérées comme équivalentes et comme entraînant, de plein droit, l'acceptation par l'expéditeur de toutes les conditions auxquelles étaient subordonnés les tarifs à appliquer ;

7° Réduction notable des délais de transport de petite vitesse ;

8° Faculté, pour le Ministre, de proposer des modifications de tarifs, qui seraient homologuées, sur l'avis favorable d'une Commission spéciale dont feraient partie les représentants des Compagnies ;

9° Réduction immédiate du tarif actuel des voyageurs; réduction ultérieure égale à la diminution qui pourrait être effectuée sur l'impôt de la grande vitesse ; application à toutes les gares du réseau des billets d'aller et retour, et allongement de leurs délais de validité.

D'aucuns semblaient redouter que l'article 8 ne provoquât des abus de pouvoir de la part de l'Etat vis-à-vis des Compagnies privées. Dans la pensée de la Sous-Commission, la création du nouveau rouage ne devait pas être une arme de guerre placée entre les mains de l'Etat, ni un moyen de provoquer

un abaissement général des tarifs, mais bien un procédé pour vaincre des résistances non justifiées et empêcher l'intérêt public d'être tenu en échec par des intérêts privés.

Quant à la Sous-Commission financière, elle avait à établir, avec précision, les conditions dans lesquelles s'effectuerait, au besoin, la reprise de chaque concession ; à apprécier l'intérêt qui pourrait s'attacher à une réduction de l'impôt sur la grande vitesse, combinée avec un abaissement de tarifs à consentir par les Compagnies ; et enfin à aborder les diverses questions que lui renverraient les deux autres Sous-Commissions. Dans ce but, on avait mis à sa disposition une très grande quantité de documents préparés au Ministère des Travaux publics. En présence de cette étude détaillée et par ce fait que les employés chargés du travail s'étaient efforcés de sauvegarder les intérêts de l'Etat, la Commission crut pouvoir diminuer sa tâche en se bornant à une revision des comptes qu'on lui soumettait.

Le résultat définitif de ces calculs fut qu'à l'exception de la Compagnie de l'Ouest, dont le réseau ne pouvait être racheté avant le 1er janvier 1884, la charge annuelle imposée au Trésor par un rachat, opéré au 1er janvier 1882, devait, si l'on transformait la totalité de l'indemnité en annuités, au taux de la rente amortissable, s'élever au chiffre total de 500.196.500 francs[1].

Les annuités ainsi payées aux Compagnies devaient, avec le revenu des réserves et du domaine privé, correspondre à un dividende de 70 fr. 40 pour l'Orléans, de 69 fr. 30 pour le Midi, de 78 fr. 80 pour le Lyon, de 39 francs pour l'Est et de 97 fr. 40 pour le Nord.

Le produit net à mettre en regard du chiffre de 500.196.500 francs était de 473.601.500 francs pour l'exercice 1881.

Donc le rachat éventuel et incomplet des chemins de fer[2] aurait imposé annuellement à l'Etat une charge de 27 millions, qui atteindrait 40 ou 50 millions en cas de rachat intégral. Il faut encore tenir compte ici de ce que, dans ces calculs, comme nous l'avons déjà dit, toutes les questions litigieuses avaient été tranchées en faveur de l'Etat, de sorte que, dans des hypothèses moins favorables, le tableau aurait dû paraître bien plus désavantageux. En outre, comme les principales plaintes contre les Compagnies privées étaient relatives à l'élévation des tarifs, l'Etat, s'il avait vraiment voulu racheter, se serait vu forcé d'accorder des réductions de taxes considérables et aurait ainsi accru sa charge nette.

La seconde partie de la tâche assignée à la Sous-Commission financière comprenait l'élaboration d'un programme destiné à régler les dispositions financières des conventions à passer dans l'avenir avec les Compagnies. On peut résumer ainsi qu'il suit les propositions qu'elle formula[3] :

1° Suppression de la division en ancien et nouveau réseau. Comme compen-

1. On n'a pas compris, dans ce calcul, les Compagnies algériennes et quelques petits tronçons de lignes des Compagnies étrangères (par exemple : Lyon à Genève, Nord-Belges).

2. La ligne de l'Ouest, comme nous l'avons dit plus haut, ne pouvait être rachetée que postérieurement.

3. Picard, *les Chemins de fer français* (Paris, 1884, t. V, p. 710). Ces propositions n'ont pas été mises en délibération et n'ont été publiées que dans cet ouvrage.

sation au droit conféré à l'Etat d'imposer aux Compagnies certaines réductions de tarifs, garantie d'un revenu calculé de manière à donner aux actionnaires un dividende minimum (cette garantie pouvant ne pas être limitée dans sa durée et s'étendre, au besoin, jusqu'à l'expiration de la concession) ;

2° Attribution à l'Etat de la plus forte part des excédents de produits au-delà du revenu réservé et application des sommes ainsi réalisées à solder tout ou partie des dépenses d'exécution des lignes nouvelles. La répartition de ces excédents de produit ne devait commencer qu'après complet remboursement des avances antérieures faites par le Trésor, au titre de la garantie d'intérêt ; quant aux avances ultérieures, le remboursement devait en être imputé sur la part de bénéfices revenant au Trésor, de manière à intéresser les Compagnies aux progrès de l'exploitation, par la perspective d'une augmentation de dividende ;

3° Limitation de la valeur du matériel à rembourser, à dire d'experts, à la fin des concessions, par un chiffre maximum représentant la valeur actuelle du matériel. Cette disposition avait pour objet de faire disparaître, du moins en ce qui concernait les acquisitions ultérieures du matériel, le double emploi résultant du remboursement stipulé par le cahier des charges et du paiement d'une annuité de produit net dans laquelle le matériel roulant devait être implicitement compris comme le matériel fixe ;

4° Admission, dans le calcul du revenu réservé avant partage, de l'intérêt et de l'amortissement des dépenses complémentaires de premier établissement faites après les nouvelles conventions, sauf limitation périodique de ces dépenses par la loi de finances ;

5° Stipulation, dans les traités à intervenir, de maxima pour les dépenses de premier établissement ; substitution du taux réel au taux forfaitaire pour les charges des capitaux, dans le calcul de la garantie d'intérêt ; limitation du taux effectif par un maximum ;

6° En cas de rachat, paiement à la Compagnie à titre d'indemnité, et jusqu'au terme normal de la concession, d'une annuité égale à la part revenant à la Compagnie sur le produit net de la dernière année écoulée ;

7° Remboursement intégral de la dette de la Compagnie, à l'aide de la valeur actuelle du matériel roulant, et, en cas d'insuffisance, au moyen des réserves de toute nature, puis d'une réduction sur l'annuité à servir.

Bien que ces propositions n'aient pas été discutées officiellement, il en a été tenu compte dans les négociations ultérieures ; c'est pourquoi nous avons cru bon de les reproduire ici intégralement.

CHAPITRE XII.

LES DERNIÈRES LUTTES EN FAVEUR DU RACHAT.

Notre récit nous a conduit à la fin de 1882.

A partir de ce moment, on voit plus clairement encore que le parti de l'opposition, en France, s'était particulièrement enthousiasmé pour la question des chemins de fer, qui, par ses liens étroits avec les questions financières, donnait lieu à de violents débats lors de chaque discussion du budget.

M. Tirard, qui avait succédé à M. Léon Say, au Ministère des Finances, avait renoncé à la convention financière avec la Compagnie d'Orléans, préparée par son prédécesseur, dans laquelle il ne voyait qu'un expédient temporaire aussi ingénieux que dangereux.

La discussion qui s'ouvrit, le 11 décembre, sur ce projet de budget, devant la Chambre des députés, fut comme la préface du grand débat de 1883 sur le régime des chemins de fer. Elle porta sur l'étendue du programme Freycinet, sur son évaluation, sur la méthode d'après laquelle l'exécution en avait été engagée, sur la mesure et les procédés à adopter pour en poursuivre la réalisation, aussi bien au point de vue technique qu'au point de vue financier.

Le Ministre des Finances, de même que le rapporteur général du budget, M. Ribot, insista sur la nécessité de régler la grande question des travaux publics.

« Une solution était d'autant plus urgente, disait M. Ribot, que, d'après une dépêche de M. Hérisson, Ministre des Travaux publics, à son Collègue des Finances, l'estimation de l'ensemble des grands travaux prévus en 1879 ou pris depuis en considération était portée à 9.150.000.000 francs, à savoir : 1 milliard à fournir ou à avancer par les Compagnies, d'après les conventions antérieures, et 8.150.000.000 francs au compte du Trésor ; sur cette dernière somme, 1.367.000.000 francs devaient être dépensés au 31 décembre 1882 ; il restait donc à pourvoir à la différence, soit 6.783.000.000 francs, à partir du 1er janvier 1883.

Ces sommes, déjà énormes pour des pays ayant la situation financière la plus heureuse, étaient écrasantes à un moment où l'équilibre financier était incertain. »

Le Ministre des Finances se hâta d'appeler l'attention de la Chambre sur les travaux de la Commission[1] extra-parlementaire des chemins de fer, chargée de préparer un programme pour servir de base à de nouvelles conventions.

Quelles que fussent les résolutions à prendre définitivement, le Gouvernement devait se mettre en mesure de sortir du système où il s'était lancé et

1. Voir le chapitre précédent.

qui consistait à entreprendre des travaux épars, sans savoir par qui les lignes nouvelles seraient exploitées, ni même si les chemins commencés pourraient être terminés.

Il est à remarquer que M. Tirard qui, comme Ministre des Finances, montra une si grande fermeté, avait fait partie, comme Ministre du Commerce, du Cabinet dont il critiqua les actes.

« Certainement, dit M. Ribot, la conception du grand programme des travaux et constructions fut une pensée excellente. On a peut-être voulu aller trop vite en livrant 1.500 kilomètres par an. On avait, en 1878, commis la faute de négliger le concours des Compagnies ; on avait, par suite de préjugés injustes contre les conventions de 1869, dédaigné un système qui devait permettre de prendre une part des produits de l'ancien réseau destiné à être alimenté par les affluents nouveaux. Il importait de rentrer dans la sage tradition qui associait le passé et le présent à l'avenir, qui ne faisait pas peser sur l'avenir un fardeau trop lourd. Sans penser que la convention financière conclue avec l'Orléans pût avoir un caractère humiliant pour l'Etat, la Commission n'avait pas insisté pour son maintien. Le Gouvernement avait demandé sa liberté pleine et entière ; il l'avait eue. »

D'autres orateurs se déclarèrent encore partisans d'une entente avec les Compagnies, et M. Henri Germain, un des plus remarquables financiers actuels, expliqua que la conséquence la plus directe du rachat serait de payer aux Compagnies une annuité supérieure de 83 millions à leur revenu. Puis M. Allain-Targé prit la défense du programme de 1879; la politique la plus belle, la plus noble, était de faire usage des ressources de la France et de profiter de la paix pour enrichir le pays par des travaux publics, ne fussent-ils pas rémunérateurs au point de vue du produit net, s'ils étaient productifs pour les régions desservies. Quant à l'exécution, on avait pu manquer de méthode, de réserve; mais la question capitale était celle des voies et moyens à affecter à la construction et à l'exploitation, celle des améliorations à apporter, à cette occasion, dans le régime existant. Les changements économiques survenus depuis les conventions de 1859, la modification des tarifs douaniers, la concurrence étrangère, nécessitaient une réforme des taxes de transport ; l'Etat devait asseoir son autorité sur les Compagnies qui, par l'importance de leurs capitaux et de leur personnel, par leur action sur l'industrie et le commerce, avaient une puissance extrême ; il avait à prendre des garanties en regard de ces Sociétés, dont l'administration était parfois placée entre des mains étrangères [1], qui avaient trop souvent engagé la lutte contre les pouvoirs publics, qui s'étaient trop souvent servi de la politique comme d'un levier ; il avait à sauvegarder les intérêts des nombreux employés de chemins de fer. L'orateur admettait et conseillait des traités avec les Compagnies, mais à la condition que les contrats antérieurs fussent revisés. Il n'était nullement animé du désir de bouleverser la division de nos réseaux qu'il trouvait admirablement ordonnés; il repoussait la concurrence comme une déperdition de forces; mais il voulait qu'on mît fin à un système qui laissait toutes les charges à l'Etat et tous les bénéfices aux Compagnies ; il voulait qu'on exi-

1. M. Allain-Targé citait le fait d'un administrateur du réseau Paris-Lyon-Méditerranée qui avait, à sa mort, légué 20 millions au port de Gênes, au grand détriment de celui de Marseille (Voir p. 257).

geât des Compagnies un gros sacrifice financier et de légitimes satisfactions pour l'intérêt public. Pour réussir, il était indispensable d'avoir un réseau d'Etat puissant et non humilié et relégué dans un coin de la France; sans nourrir l'arrière-pensée d'une exploitation générale par l'Etat, il fallait que le Gouvernement se présentât aux Compagnies avec les moyens de se passer de leur concours et qu'il fût soutenu par le Parlement.

Le Ministre des Travaux publics, en répondant aux orateurs, examina une fois de plus le côté financier et déclara que l'estimation revisée du plan de M. de Freycinet s'élevait à 9.150 millions.

L'augmentation considérable de l'évaluation primitive résultait de ce que le prix de revient kilométrique, primitivement évalué à 200.000 francs par M. de Freycinet, bien que le Conseil général des Ponts et Chaussées eût conseillé d'adopter 250.000 francs, avait dû être rétabli à ce dernier chiffre et de ce que l'Administration avait cru sage d'y ajouter 25.000 francs pour imprévisions. Le prix de 275.000 francs n'avait rien d'excessif, si on considérait que beaucoup de lignes étaient à faire en pays de montagnes, que le coût moyen du deuxième réseau avait atteint 366.000 francs et qu'en outre l'Administration éprouvait souvent les plus graves mécomptes sur les expropriations.

Pour l'avenir, l'intention du Ministre était de porter ses efforts sur l'achèvement des lignes commencées; de n'entreprendre, une fois ces lignes terminées, que les travaux les plus urgents; d'adopter un ordre méthodique, basé sur l'importance des chemins au point de vue stratégique ou commercial, et de pousser avec activité les travaux entrepris, tout en cherchant à restreindre à trois ans le délai de livraison.

Au Sénat, la question des chemins de fer fut l'objet d'ardentes polémiques pendant la discussion du budget de 1883. M. Léon Say vint s'expliquer longuement sur les travaux extraordinaires.

A ses débuts, le programme que M. de Freycinet et lui avaient élaboré, de concert avec M. Dufaure, président du Conseil, et avec M. Gambetta, président de la Commission du budget, était estimé à 4.500.000.000 francs dont 3 milliards pour les chemins de fer. Cette évaluation s'était accrue par suite des additions faites, soit pendant le cours de l'instruction administrative, soit pendant le cours de l'instruction parlementaire, pour atteindre 6 milliards, chiffre accusé par M. de Freycinet, dans son rapport du 31 décembre 1879 au Président de la République. Malgré cette augmentation, le plan financier préparé pour l'exécution du plan technique offrait encore l'élasticité voulue; il suffisait d'étendre un peu le délai de construction. Mais, depuis, les circonstances s'étaient bien modifiées. De 6 milliards on était passé à 7.300.000.000 francs. Sans rechercher si un tel mécompte aurait pu être évité par une étude préalable plus lente et plus complète, sans méconnaître que les pouvoirs publics avaient eu les meilleurs motifs politiques et financiers pour mettre rapidement la main à l'œuvre, on devait regretter que le Ministre des Finances n'eût pas pu exercer un contrôle plus efficace sur le développement de la conception première et que le Parlement n'eût pas été saisi de la question et appelé à en délibérer. On devait aussi admettre qu'il eût été sans doute possible de ménager davantage les deniers publics, en adoptant, pour un assez grand nombre de lignes, la voie étroite, qui semblait d'ailleurs éveiller à ce moment beaucoup moins de susceptibilité et s'acclimater en France. Quoi qu'il en fût, il était impossible de ne pas achever les travaux,

de faire banqueroute devant le pays, de manquer aux engagements pris et de ne pas donner à la France l'instrument dont elle avait besoin pour accroître sa richesse et de mettre en valeur ses ressources naturelles. M. Léon Say, convaincu de cette impossibilité, avait dû se préoccuper des voies et moyens. L'un des procédés auxquels il s'était arrêté était le remboursement de la dette contractée par les Compagnies au titre de la garantie[1]; il persistait à croire ce procédé excellent; mais il n'insistait pas outre mesure, puisqu'en retirant son projet de convention avec la Compagnie d'Orléans le Gouvernement avait entendu reprendre sa liberté et chercher une solution définitive. L'un des principaux éléments de cette solution était l'appréciation de la valeur des lignes nouvelles. Pour s'en rendre compte, M. Léon Say avait fait rechercher quelle était l'importance des populations desservies dans une zone de 6 kilomètres à droite et à gauche des 35.000 kilomètres construits ou concédés avant le programme de 1879 et des 8.800 kilomètres de ce programme; pour les chemins antérieurs à 1879, il avait trouvé 27 à 28 millions d'habitants, soit 790 par kilomètre; pour les autres, il n'était plus arrivé qu'à 2 millions, soit 230 habitants par kilomètre. Ainsi la construction des lignes récemment classées ne devait amener dans la sphère d'attraction directe des chemins de fer qu'une population à peine égale au dixième de celle qui s'y trouvait déjà; elle devait réduire de 790 à 675 le nombre moyen d'habitants desservis par kilomètre; elle laisserait encore en dehors une population de 6 à 7 millions d'habitants, pour lesquels on aurait sans doute la sagesse de recourir à des voies plus économiques, à des chemins d'intérêt local, à des services de correspondance. En présence des conditions industrielles peu favorables qu'allait présenter le troisième réseau, la seule solution admissible était dans le déversement des excédents de bénéfices des anciennes lignes, dans l'abandon définitif de toute pensée d'exploitation par l'Etat. Le réseau d'Etat, constitué en 1878, l'avait été, non point à titre de champ d'expériences, car toute épreuve nouvelle était considérée depuis longtemps comme inutile, mais bien à titre d'expédient essentiellement provisoire.

Il n'y avait pas lieu de s'arrêter à la comparaison entre les résultats obtenus et ceux qu'aurait donnés le projet de convention de 1876 avec la Compagnie d'Orléans, de rapprocher une opération consommée et une opération que l'on aurait pu faire, mais que l'on n'avait pas faite. Le réseau d'Etat ne méritait pas non plus les éloges excessifs qui lui avaient été décernés, en matière de tarification; il n'avait point inventé le tarif belge, qui était depuis longtemps en application; il n'avait pas supprimé tous les prix fermes et, s'il en avait moins que les grandes Compagnies, c'était parce qu'il était de création plus récente et qu'il se trouvait en présence d'intérêts industriels et commerciaux moins nombreux et moins importants. On ne devait pas lui faire grand mérite des abaissements de taxes qu'il avait réalisés ni de l'augmentation qui en était résultée dans le trafic; il avait, en fait, opéré un dégrèvement tacite de l'impôt sur la grande vitesse; il avait abouti à une réduction de son produit net; il avait ainsi mis à la charge du budget et des contribuables des sacrifices ne profitant qu'à une partie des citoyens, si bien que, même en

1. La dette des cinq Compagnies ayant alors fait appel à la garantie de l'Etat atteignait le chiffre de 674.000.000 francs, à la fin de l'année 1881, d'après le rapport de la Commission du Budget de 1882.

envisageant la constitution du réseau d'Etat comme une expérience, on était amené à reconnaître que cette expérience n'avait nullement tourné contre les principes, si longtemps défendus par l'orateur. Ces principes, M. Léon Say avait insisté de toutes ses forces, pendant son dernier passage aux affaires, pour en obtenir la mise en pratique; il n'avait cessé d'appeler l'attention du Président du Conseil et du Ministre des Travaux publics sur l'absolue nécessité de partager entre l'Etat et les Compagnies le soin de faire appel à l'épargne du pays, de présenter à la sanction du Parlement des conventions affectant aux travaux futurs une large part des plus-values des lignes préexistantes. Les Compagnies comprenaient le grand intérêt qu'il y avait pour tous à ne pas laisser plus longtemps la question en suspens; l'opinion du public et celle du Parlement étaient assez mûres pour en assurer le succès; il importait d'en finir et de pourvoir ainsi à l'achèvement des travaux; il importait de ne pas s'obstiner à fatiguer le crédit public, à détourner l'épargne de sa destination industrielle, en multipliant les emprunts d'Etat.

Des discours des autres orateurs qui succédèrent au grand Economiste, il y a lieu de rappeler seulement les explications données par M. Béraldi, qui se montra le défenseur du réseau d'Etat.

Le pays, disait-il, ne se passionnait guère pour le choix entre tel ou tel système; il comprenait que l'exploitation des lignes pouvait être tout aussi bonne entre les mains d'une Administration d'Etat qu'entre les mains d'une Compagnie ou réciproquement; mais ce dont il s'inquiétait davantage, c'était la taxation, c'était l'éventualité redoutable à laquelle nous étions exposés en face de nations rivales, presque toutes maîtresses de leurs voies ferrées et pouvant, le cas échéant, nous faire une concurrence désastreuse. A cet égard, le réseau d'Etat, dont M. Léon Say avait tant médit, fournissait des enseignements précieux. Ce réseau, institué non point comme instrument de combat contre les Compagnies, mais par suite des nécessités du moment, était formé d'anciennes concessions éparses, ayant chacune leurs tarifs; il avait fallu coordonner, unifier ces tarifs. Après un minutieux examen, le Conseil d'administration avait, tout d'abord, admis le principe, si juste et si équitable, de l'égalité de prix à égalité de distance, puis adopté un tarif général de marchandises à base décroissante. Il s'était, d'ailleurs, efforcé de prendre comme régulateur les taxes les moins élevées des anciennes Compagnies; toutefois, quelques-unes de ces taxes étant exceptionnellement basses, il avait été empêché de les prendre comme base du tarif spécial, et il les avait conservées pour éviter des relèvements : telle avait été la seule raison du maintien de quelques prix fermes.

Ces premières réformes, après avoir provoqué un *tolle* général, n'avaient pas tardé à être mieux appréciées, et deux Compagnies (le Lyon et l'Est) avaient récemment présenté à l'homologation ministérielle des tarifs conçus d'après les mêmes principes.

L'orateur chercha ensuite à prouver par des chiffres que les recettes du réseau de l'Etat augmentaient réellement. Néanmoins, bien qu'il fût, en principe, partisan du réseau d'Etat, il déclara désirer vivement le succès de nouvelles négociations avec les Compagnies[1].

1. Cet aveu, dans la bouche d'un défenseur convaincu du réseau d'Etat, montre l'erreur de ceux qui attribuent la constitution de ce réseau aux instances des parlementaires parti-

La discussion du budget de 1883 fut le prologue du dernier acte de la comédie.

Les principaux défenseurs de l'idée du rachat prétendirent, il est vrai, avoir conservé leurs idées et leur système ; mais le nouveau courant d'opinion de la Chambre les forçait à taire leurs vrais sentiments et à être moins intransigeants qu'auparavant.

Tout cela provenait de la nouvelle situation financière. On commençait à entrevoir qu'il fallait en finir avec la politique des emprunts à jet continu, qui subissait le contre-coup des jeux de Bourse, des crises commerciales, de la valeur de l'argent, si l'on ne voulait pas risquer de compromettre le crédit public, et avec lui l'avenir du pays. On hésitait d'autant plus à subir la responsabilité qu'entraîneraient des mesures radicales que bien des voix compétentes s'étaient efforcées avec succès d'en démontrer l'inopportunité. Il y avait toujours moyen d'ajourner le règlement de la question. La majorité de la Chambre se tranquillisa à la pensée que la continuation de l'exécution du *Grand Programme* n'était pas compromise, et qu'il n'y avait qu'à la remettre en d'autres mains. Beaucoup étaient, certes, hostiles aux Compagnies, se consolaient en pensant que l'autorité de l'Etat était assez forte pour éviter les empiètements des Compagnies et obtenir d'elles de nouveaux avantages. Ce qui montra avec évidence la transformation de l'opinion, c'est qu'en février 1883, dans le Ministère constitué par M. Jules Ferry, le portefeuille des Travaux publics fut confié à M. Raynal, avec M. Baïhaut pour Sous-Secrétaire d'Etat : **ces deux personnages politiques, qui s'étaient montrés tous deux partisans acharnés du rachat, rendirent celui-ci impossible pour bien des années, peut-être même pour toute la durée des concessions.**

Cette variation leur a été vivement reprochée, et ils ont cherché à s'en justifier en citant le mot caractéristique anglais : *In and out.* Celui précisément qui est *in* a la responsabilité, et il la sent peser lourdement sur ses épaules ; celui qui est *out* s'aperçoit bien de la responsabilité d'autrui, mais n'en supporte pas la charge. Et voilà pourquoi les partisans du rachat, devenus Ministres, cessèrent de le réclamer.

Le Gouvernement, sachant enfin ce qu'il voulait, marcha désormais droit au but.

La déclaration ministérielle portée devant les Chambres, le 22 février 1883, annonçait : « l'ouverture de négociations avec les grandes Compagnies de chemins de fer et le ferme espoir qu'il en sortirait des conventions équitables, respectueuses des droits de l'Etat, et de nature à faciliter l'exécution des grands travaux publics, sans charger à l'excès notre crédit ».

Conformément à cette déclaration, M. Raynal, Ministre des Travaux publics, déposa, le 11 juin 1883, sur le bureau de la Chambre des députés, quatre conventions conclues avec les Compagnies de Paris-Lyon-Méditerranée, du Nord, de l''Est et du Midi ; les 28 juin et 17 juillet, il en présenta deux autres pour les réseaux d'Orléans et de l'Ouest.

Nous apprécierons les conventions nouvelles dans le chapitre suivant, mais déjà nous pouvons dire qu'avec elles on reprenait l'ancienne politique :

sans du rachat général. — Voir, par exemple, de Leyen, *Die neuen Verträge der franzosischen Regierung mit den sechs grossen Eisenbahngesellschafften*, dans les *Annales de Législation* (chap. VIII, 1884, p. 1148).

en assurant, à quelques exceptions près, les travaux prévus dans le *Programme*, et en remettant l'exécution aux Compagnies privées.

Le tableau suivant donne un aperçu des lignes nouvelles dont les Compagnies allaient se charger, comparées aux lignes qu'elles avaient possédées jusqu'alors :

COMPAGNIES	LONGUEUR DU RÉSEAU des COMPAGNIES	LONGUEUR des LIGNES NOUVELLES	TOTAL
	kilomètres	kilomètres	kilomètres
Nord	2.157	425	2.582
Est	3.159	1.744	4.903
Ouest	3.236	2.491	5.727
Orléans	4.359	3.512	7.871
P.-L.-M. et Rhône-Mont-Cenis	7.129	2.038	9.167
Midi	3.000	1.275	4.275
TOTAL	23.040	11.485	34.525

Les chiffres de la seconde colonne ne sont pas définitifs, car la longueur de beaucoup des lignes concédées n'était qu'approximative ; néanmoins, on peut dire que l'Etat avait donné aux Compagnies la construction et l'exploitation de 9.800 kilomètres, en chiffres ronds, sans compter beaucoup de lignes secondaires et d'intérêt local rattachées aux grands réseaux.

Les Compagnies, tout en exécutant pour le compte de l'Etat la construction des lignes neuves, devaient fournir une subvention de 25.000 francs par kilomètre et le matériel roulant, estimé également 25.000 francs par kilomètre. En d'autres termes, elles avaient à faire à l'Etat l'avance des frais de construction et l'Etat prenait l'engagement de leur rembourser ces dépenses au moyen d'annuités pendant toute la durée des concessions.

Les Compagnies d'Orléans et du Midi qui, en 1883, étaient en pleine période de remboursement, durent affecter aux premiers travaux les sommes dont elles étaient débitrices et qui se montaient à 209.000.000 pour l'une, à 34.000.000 pour l'autre. L'Est, qui paraissait devoir rembourser moins vite, a pris à forfait, tant pour les 150 millions constituant sa dette que pour sa subvention kilométrique, l'exécution de la superstructure des lignes neuves et des agrandissements des gares de jonction, c'est-à-dire un ensemble de travaux répartis sur toute la durée d'exécution des voies nouvelles. Pour l'Ouest, qui faisait encore appel à la garantie, la dette fut réduite de 240 à 160 millions par une opération d'escompte assez compliquée, établie d'après des hypothèses assez arbitraires, au sujet de l'époque probable du remboursement, soit dans l'ancien, soit dans le nouveau système.

La Compagnie du Nord, qui obtenait l'autorisation de porter au compte de la garantie et du partage des bénéfices, les déficits des lignes qu'elle reprenait à des Compagnies secondaires pour le compte desquelles elle les

exploitait jusque-là, s'engageait, en compensation, à fournir une somme de 90.000.000, supérieure à l'évaluation de toutes les lignes dont elle recevait la concession.

La distinction de l'ancien et du nouveau réseau était supprimée; elle ne subsistait que pour le compte d'établissement de deux Compagnies (le Nord et le Paris-Lyon Méditerranée), mais n'avait d'autre objet que de limiter à un maximum l'appel possible à la garantie d'Etat.

C'est ainsi que disparut le système du déversoir; à sa place on fixait, pour chaque Compagnie, un revenu minimum comprenant le service des obligations et un dividende garanti.

Au cas où les recettes des Compagnies n'atteindraient pas ce minimum, l'Etat verserait le surplus, et chaque Compagnie serait obligée de rembourser à l'Etat les sommes ainsi avancées, avec leurs intérêts à 4 %.

Lors du remboursement de la dette éventuelle de garantie, l'excédent appartiendrait aux actionnaires; mais, à partir d'un certain chiffre, cet excédent serait attribué : deux tiers au Trésor et un tiers à la Compagnie.

Le tableau suivant permet de comparer les dividendes garantis, c'est-à-dire réservés aux Compagnies, à ceux qui ont été effectivement touchés dans les dernières années avant les nouvelles conventions.

COMPAGNIES	DIVIDENDE MINIMUM		DIVIDENDE RÉSERVÉ AVANT PARTAGE		DIVIDENDE MOYEN des années 1881 et 1882
	PAR ACTION	DU CAPITAL ACTION	PAR ACTION	DU CAPITAL ACTION	
	francs	%	francs	%	francs
Nord	54,10	13,25	88,50	22,125	77,00
Est	35,50	7,10	50,00	10,00	33,00
Ouest	38,50	7,70	50,00	10,00	35,00
Orléans	56,00	11,20	72,00	14,40	56,00
P.-L.-M.	55,00	11,00	75,00	15,00	70,00
Midi	50,00	10,00	60,00	12,00	40,00

Si l'Etat voulait faire usage de son droit de rachat dans un délai de quinze ans à partir de la signature des conventions, le prix du rachat serait calculé d'après les frais réels d'établissement, majorés de la moyenne des produits nets d'exploitation pendant cette période.

Enfin les Compagnies avaient pris, en matière de tarifs, certains engagements qui feront l'objet d'une étude spéciale aux chapitres XIII et XVI.

L'exposé des motifs du projet de loi relatif aux conventions était très succinct. On y rappelait les vœux unanimes (qui avaient été formulés dans les derniers débats parlementaires) pour faire exécuter le Programme Freycinet et pour confier la construction aux Compagnies, avec lesquelles on était prêt à entamer de nouvelles négociations par suite de la mauvaise situation budgétaire.

Le rapporteur de la Commission de la Chambre, après avoir établi que le

Programme Freycinet n'avait pu être réalisé jusqu'en 1882 qu'au moyen d'appels au public souvent répétés, montrait que la crise de 1882 empêchait de faire de nouvelles émissions. Il résumait ainsi la teneur des conventions : Elles substituaient les Compagnies à l'Etat pour l'exécution des travaux. Les Compagnies avançaient les sommes nécessaires, sauf remboursement par des annuités s'échelonnant sur toute la durée de la concession[1].

Ces annuités ne représenteraient pour le Trésor qu'une charge relativement légère.

D'après le rapporteur, cette solution était conforme à l'intérêt du public; il ajoutait que des emprunts d'Etat, montant à plus de 2 milliards et prévus longtemps à l'avance, pourraient exercer une influence fâcheuse sur le marché; que l'échec de ces emprunts serait désastreux ; qu'au contraire l'insuccès d'une émission d'obligations d'une Compagnie serait, pour ainsi dire, sans gravité. Au surplus, l'Etat s'était réservé la faculté de se procurer directement les fonds nécessaires. Les prochains budgets seraient notablement allégés par le remboursement de la dette des Compagnies au titre de la garantie d'intérêts, et par la contribution de ces dernières aux dépenses de construction.

L'exploitation du troisième réseau était définitivement réglée et la comptabilité considérablement simplifiée.

La part de l'Etat dans les bénéfices était augmentée.

En ce qui concernait les tarifs, la minorité de la Commission avait émis l'opinion qu'il n'y avait plus de raison pour refuser à l'Etat une action directe et efficace, puisque l'effet des nouvelles conventions était de garantir la totalité des capitaux engagés par les Compagnies. Mais la majorité n'avait point voulu se laisser entraîner dans cette voie : car c'eût été méconnaître l'esprit des conventions, en changer le caractère, en préparer l'échec et exposer le budget à des déficits, que de laisser l'Administration sans défense en face des exigences de ceux qui voudraient des abaissements de taxes.

Ce souci n'était que trop fondé dans un pays où les candidats à la députation ont, sans vergogne, l'habitude de faire à leurs électeurs les promesses les moins réalisables; c'est pourquoi l'on dit souvent dans les journaux français que le Gouvernement ne gouverne pas, mais qu'au contraire il est gouverné par les députés qui, eux-mêmes, subissent la pression de leurs électeurs.

La Commission, enfin, recommandait à la sollicitude du Ministre les vœux suivants admis sur la proposition de deux membres de la minorité, MM. Wilson et Waddington :

1° Adoption de tarifs spéciaux communs aux Compagnies et établis comme si tous les réseaux étaient entre les mains d'un même concessionnaire ;

2° Faculté pour les expéditeurs, situés sur le parcours d'une ligne à laquelle s'appliquaient des tarifs de transit ou d'importation, de bénéficier de ces tarifs, soit directement, soit par voie de soudure;

3° Suppression des frais de transmission;

4° Faculté, pour les expéditeurs, d'inscrire sur leur déclaration d'expé-

1. Voir le discours de M. Raynal dans la séance de la Chambre des députés du 23 juillet 1894 (*Journal officiel*, p. 1130).

dition l'une des mentions suivantes: tarif spécial, tarif réduit, tarif le plus réduit, sans désigner le numéro du tarif;

5° Réduction notable des délais de transport de petite vitesse.

Enfin, de son côté, M. Rouvier concluait à l'approbation des conventions, sauf addition des dispositions que voici aux projets de loi préparés par le Gouvernement:

a. La loi de finances devait fixer, chaque année, le montant des travaux complémentaires susceptibles d'être autorisés par le Ministre.

b. Tout nouveau traité, engageant le concours financier des grandes Compagnies, dans la construction et l'exploitation des lignes ferrées, serait subordonné à la ratification législative;

c. Il était interdit aux députés et aux sénateurs, sous peine de déchéance de leur mandat, de faire partie des Conseils d'administration des six grandes Compagnies.

Lors des débats à la Chambre [1], les partisans du rachat brûlèrent leurs dernières cartouches et essayèrent de soutenir l'ardeur de certains groupes électoraux en affirmant qu'on ne laisserait pas dormir l'idée du rachat. C'est ainsi que M. Sourigues regrettait que le rachat n'eût pas été accompli quatre ans auparavant, car l'Etat aurait pu alors dépenser à son profit toutes les plus-values. D'autre part, il reprochait aux conventions proposées de comporter des traités de gré à gré pour l'exécution de travaux dont le chiffre pouvait s'élever de 2 milliards à 2 milliards et demi.

M. E. Loubet [2] monta à la tribune pour défendre les conventions et déclara qu'il fallait absolument aboutir à une solution définitive. Les auteurs primitifs du *Programme* avaient voulu seulement que son exécution fût laissée à l'industrie privée. Le rachat n'était ni nécessaire pour assurer l'exécution des travaux, ni réclamé par des manifestations de l'opinion publique; par exemple, parmi toutes les Chambres de commerce, une seule, celle de Rouen, s'était prononcée pour un réseau d'Etat.

Les partisans du rachat avaient fait valoir la nécessité impérieuse de la défense; ils avaient cité l'exemple de l'Allemagne qui s'était efforcée de reprendre entièrement possession du réseau des voies ferrées [3].

Mais la situation n'était nullement comparable sur les deux rives du Rhin; les Allemands avaient, avant tout, eu pour mobile la consolidation de l'unité germanique, dont les liens pouvaient se détendre et se desserrer, et c'était ainsi que la Prusse avait été amenée à absorber des réseaux multiples, exploités avec un matériel sans homogénéité, dirigés peut-être par des administrateurs ayant des aspirations politiques quelque peu différentes. En France, au contraire, on était en présence d'une centralisation excessive, d'un contrôle absolu de l'Etat sur les Compagnies et d'un droit illimité de réquisition, qui n'avait été contesté, ni critiqué, et qui suffisait pour parer à toutes les éventualités.

On citait souvent aussi l'exemple de la Belgique dont l'expérience avait été des plus malheureuses; elle avait mis en relief les inconvénients de l'irres-

1. *Journal officiel*, des 17, 18, 20, 21 et 22 juillet 1883.
2. Président de la République française depuis le 18 février 1899.
3. M. Loubet croyait évidemment que le projet de chemins de fer de l'Empire, alors si discuté et plus tard abandonné, avait été effectivement exécuté.

ponsabilité de l'Etat et du développement du fonctionnarisme. Les Administrations centrales avaient pris une extension injustifiable; elles coûtaient annuellement 8.800.000 francs et comportaient 2.440 agents, tandis que les services d'exécution ne comprenaient qu'un personnel de 4.112 agents, coûtant 7.200.000 francs par an. Alors que, sur le réseau du Nord français, c'est-à-dire sur un réseau comparable à celui de l'Etat belge, il y avait 195 fonctionnaires, la Belgique en avait 746; le nombre des ingénieurs y était 5 fois plus élevé (150 au lieu de 30); le train-kilomètre y coûtait 3 fr. 83, tandis qu'il ne revenait qu'à 2 fr. 52 pour la Compagnie du Nord. On ne pouvait nier que la Belgique ne glissât de plus en plus sur la pente des déficits.

En Italie, comme en France même, l'épreuve du réseau d'Etat n'avait pas donné les résultats les plus satisfaisants.

En terminant, l'orateur repoussait également le système des Compagnies fermières et affirmait que le régime inauguré en France en 1859 était encore le meilleur.

M. Madier de Montjau prit la parole après M. Loubet et attaqua les nouvelles conventions avec sa violence habituelle; il proclama et s'attacha à démontrer, d'après l'expérience du passé, tous les dangers qu'il y aurait à abandonner, à livrer nos voies ferrées à des spéculateurs, dont le seul mobile était nécessairement l'intérêt personnel : les chemins de fer étaient de ces choses qui, par leur essence, n'étaient point susceptibles d'aliénation, et sur lesquelles il était impossible de laisser mettre la main sans fouler aux pieds le droit public. L'un des adversaires les plus passionnés et les plus convaincus de l'Etat, M. Proudhon, n'avait pas hésité, en 1838, à admettre, à défendre cette doctrine et à soutenir que, seul, l'Etat devait posséder les chemins de fer, afin de ne faire payer aux usagers que les frais d'entretien et d'exploitation, et de ne point avoir à rechercher une rémunération directe de ses capitaux. Vers la même époque, Lamartine avait, dans un langage magnifique, combattu l'accaparement par l'industrie privée, par quelques banquiers spéculateurs des destinées du pays, de cette faculté d'aller et venir, que la Constitution de 1848 allait bientôt placer au premier rang des droits sacrés des citoyens.

Malgré les tentatives d'émancipation de 1848, les Compagnies avaient vu leur omnipotence grandir tous les jours. En 1877, le réveil s'était fait: le droit et le peuple avaient retrouvé des défenseurs éloquents, tels que MM. Laisant, Allain-Targé et Lecesne, députés, tels aussi que M. Raynal, alors conseiller général de la Gironde, qui, au sein de l'assemblée départementale, se montrait avec plus d'ardeur encore hostile à la consolidation du monopole de la Compagnie d'Orléans et qui, grâce à son talent, obtenait des vœux réitérés de son Conseil à cet égard. Toutefois cette alerte n'avait point coupé court aux manœuvres des Compagnies; le classement de 1879, l'ouverture de chantiers épars sur tous les points de notre territoire, les difficultés qui en étaient résultées pour les pouvoirs publics, la crise financière de 1880 leur avaient permis de rentrer dans la lice. Elles avaient eu pour auxiliaires des Ministres qui n'avaient pas craint de discréditer les finances publiques à la tribune, d'en faire entrevoir l'effondrement si l'Etat ne traitait point avec les Compagnies.

La féodalité financière serait complète; elle aurait dans la main les deux grands pivots d'accaparement de toute industrie et de tout commerce, le mo-

nopole de la banque et celui des transports ; tout lui appartiendrait, y compris les consciences. Après avoir prêté à la France à un taux usuraire, à la suite du désastre de Waterloo ; après avoir imposé des tarifs prohibitifs au Gouvernement de Louis-Philippe ; après avoir asservi la presse, elle rançonnerait le public à merci et conduirait la République à sa fin.

M. Georges Graux remplaça à la tribune M. Madier de Montjau, qui avait dépeint à sa manière les premières années de l'établissement des chemins de fer, mais il ne crut pas devoir rectifier la partie historique de l'argumentation de son collègue qui avait oublié que l'on n'était plus en 1848. M. Graux insista à son tour sur le grand argument en faveur du rachat tiré de l'utilité de rendre l'Etat maître des tarifs et montra les dangers d'un abaissement irraisonné des taxes. D'après lui, il ne fallait pas oublier que le rachat imposerait au Trésor une dépense annuelle de beaucoup supérieure à la garantie d'intérêts.

La triste expérience faite à la suite du rachat des Charentes et de la Vendée devait suffire à lever toute espèce de doute à cet égard. La fusion des réseaux secondaires du Sud-Ouest avec celui d'Orléans n'eût eu, pour l'Etat, d'autre effet que d'accroître sa garantie d'intérêts, jusqu'à concurrence de 8.500.000 francs ; par suite de la progression rapide des recettes de la Compagnie d'Orléans, l'appoint ainsi ajouté aux avances du Trésor eût été peu considérable et aurait été remboursé à brève échéance, de telle sorte qu'en 1883 l'exploitation se serait trouvée assurée sans sacrifice pour les finances publiques. Au lieu de cela, l'Etat avait consacré 331 millions au rachat ; à cette somme s'était ajoutée une dépense annuelle de 20 millions en travaux de premier établissement ; le déficit annuel était de 3 à 6 millions ; la perte totale constituée par ce déficit, par les charges des capitaux engagés, par le défaut de perception de certains impôts, était, en nombre rond, de 20 millions. Cette perte n'était même pas compensée par une supériorité incontestée dans les services, par des avantages marqués pour le public.

Il fallait donc reconnaître que ni le système belge, ni le système prussien, ni le système anglais ou américain de liberté absolue n'ont pu jusqu'ici donner des résultats plus féconds et plus efficaces que le système mixte français, qui a su réserver à l'Etat un droit de contrôle et de surveillance de nature à bien pondérer les tarifs.

M. Allain-Targé prononça ensuite un long discours dans lequel il se contredit souvent lui-même :

Jusqu'en 1876, au point de vue financier, les conventions de M. de Franqueville avaient suffi pour la création de l'ancien et du nouveau réseau ; elles avaient permis de construire 20.000 kilomètres de chemins de fer, sans imposer au Trésor une dépense de plus de 1.500 millions (non compris 537 millions d'avances, au titre de la garantie d'intérêts) sur un capital de 10 milliards et demi, dont 1.500 millions d'actions et 7 milliards et demi d'obligations.

Au contraire, au point de vue économique, elles avaient suscité les réclamations les plus vives. Les populations se plaignaient de l'insuffisance des réseaux. Le public se plaignait des tarifs, pour lesquels les Compagnies n'avaient d'autre règle que celle de leur intérêt personnel, de leur intérêt de dividende ; il protestait contre les inégalités des tarifs spéciaux, contre la con-

currence faite par les tarifs de détournement aux transports par eau aux transports par terre ou aux transports par les autres voies ferrées, contre les faveurs accordées à l'étranger par les tarifs d'importation ou de pénétration, contre l'atteinte portée ainsi au régime douanier, contre les tarifs particuliers avantageant telle ou telle industrie au détriment de telle ou telle autre.

L'Etat avait à prendre des garanties au regard de ces Sociétés, dont l'administration était parfois confiée à des mains étrangères; c'est ainsi qu'on pouvait citer un administrateur de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, qui avait, à sa mort, légué 20 millions au port de Gênes, au grand détriment de celui de Marseille.

Mais, dans la suite de son discours, en dépit de ses assertions antérieures, M. Allain-Targé dut lui-même reconnaître que le rachat des petites lignes n'avait pas été le début d'un rachat général, mais le seul moyen de porter secours à des Sociétés en péril, tout en constituant pour l'Etat un terrain d'expériences.

De même, il n'entrait pas dans les intentions des auteurs du *Grand Programme* de faire peser sur l'Etat seul la charge totale des grands travaux et de laisser indemnes les grands réseaux.

M. Allain-Targé, en terminant son discours par un examen plus spécial des projets de conventions, chercha à démontrer qu'on y faisait aux Compagnies des conditions beaucoup trop avantageuses et que leur concours financier était insignifiant.

On aurait pu, il est vrai, répliquer qu'elles se chargeaient de construire pour l'Etat, qu'elles prenaient provisoirement à leur compte les risques de l'exploitation, qu'elles empruntaient pour le Trésor et lui prêtaient leur crédit et leurs capitaux.

M. Allain-Targé sut trouver des objections contre chacun de ces arguments :

1° Construction pour l'Etat :

L'expérience avait démontré que les Compagnies dépensaient plus que l'Etat ; ce qu'il fallait, c'était les intéresser à ne pas exagérer les dépenses en les y faisant contribuer pour une quote-part proportionnelle et non pour une somme fixe ;

2° Insuffisances d'exploitation :

C'était une grande erreur de croire qu'elles assumaient une charge, en prenant à leur compte les risques de l'exploitation du troisième réseau, car les lignes de ce réseau ne tarderaient pas à donner des produits nets.

Toutefois, à cette occasion, il convenait de remarquer que les administrations des grandes Compagnies, ayant en main des réseaux d'une très grande étendue et devant nécessairement concentrer tous leurs soins sur leurs artères nourricières, ne savaient point exploiter économiquement. On voyait, en effet, le Lyon perdre sur des lignes ayant un produit brut de 10.000, 12.000 et même 14.000 francs, alors que le réseau d'Etat se tirait d'affaire avec un produit brut de 6.500 à 7.000 francs[1]. Il eût été préférable d'organiser de petites Compagnies d'exploitation.

Pour conclure, M. Allain-Targé demandait que des négociations fussent ouvertes sur de nouvelles bases, en vue d'obtenir un concours plus large et

1. Optimisme qui était alors généralement répandu !

plus sérieux et de partager les bénéfices, dès que le produit net dépasserait le revenu garanti.

L'orateur revenait sur la nécessité de racheter l'Orléans, car il était inadmissible de signer une convention humiliante pour l'Etat.

Le Ministre des Travaux publics répondit à MM. Allain-Targé et Madier de Montjau.

Il considérait comme oiseux de se livrer, à propos d'un réseau d'Etat, à une discussion d'un caractère purement théorique.

En effet, le rachat général des chemins de fer n'était réclamé ni par les Conseils généraux, ni par les Chambres de commerce, ni par les intéressés; il n'était désiré ni par la majorité du Parlement, ni par le pays. Il en était de même du rachat partiel, de celui du réseau d'Orléans par exemple, qui, dans l'hypothèse même d'un vote favorable à la Chambre des députés, ne réunirait qu'un nombre infime de voix au Sénat.

La seule question intéressante à l'heure actuelle était de savoir comment on exécuterait le *Programme*.

C'était la situation financière qui avait, avant tout, déterminé le Gouvernement à engager des négociations et qui avait servi de guide dans l'élaboration des conventions.

Grâce à l'accord avec les Compagnies, il était décidé que les travaux seraient exécutés sur le réseau du Nord, au compte de la Compagnie, et sur les réseaux d'Orléans, de l'Est et du Midi, au moyen des sommes dues par les Compagnies au titre de la garantie d'intérêts; le budget n'aurait à supporter que l'annuité due à la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée et les avances de garantie à verser à la Compagnie de l'Ouest.

Le jeu de l'amortissement anticipé ainsi que le remboursement des avances de garantie auraient pour effet de diminuer les charges du budget.

A ce remboursement s'ajoutaient les subventions des Compagnies. Sur ce point, M. Allain-Targé avait cherché à tirer, de la comparaison des contrats nouveaux avec ceux de 1859, des arguments contre les propositions du Gouvernement. En admettant même que M. de Franqueville eût obtenu un concours plus élevé en 1859, le fait n'eût point suffi pour donner raison à cette argumentation; car les lignes du troisième réseau étaient incontestablement inférieures à celles du deuxième réseau. Mais les assertions du précédent orateur ne devaient être acceptées que sous bénéfice d'inventaire.

Les subventions assurées à l'Etat n'étaient pas si minimes qu'on l'avait prétendu : sauf pour une Compagnie, elles étaient de 50.000 francs par kilomètre, y compris le matériel roulant. Il y avait là un concours sérieux, surtout pour des lignes secondaires, pour des lignes rivales, susceptibles d'être construites économiquement. Les majorations que M. Allain-Targé redoutait, du fait de l'exécution par les Compagnies, n'étaient d'ailleurs point à craindre, en présence de la clause des maxima, qui ne permettait pas de faire supporter au Trésor une part de dépenses supérieure à des chiffres déterminés par les ingénieurs de l'Etat et les Conseils compétents. La Compagnie du Nord allait même plus loin que les autres Compagnies, car elle apportait une subvention de 102 millions, représentant le prix total des lignes dont elle obtenait la concession.

Les insuffisances d'exploitation, que M. Allain-Targé s'était efforcé d'amoindrir par des exemples empruntés aux régions desservies par le réseau

d'Etat et par la Compagnie de l'Est, n'en étaient malheureusement pas moins réelles. Bien qu'on fût encore au début de la mise en exploitation du troisième réseau, bien qu'on eût naturellement commencé par les lignes les plus productives, le montant de ces insuffisances atteignait déjà 3 millions; on ne pouvait les évaluer, au total, à un chiffre inférieur à 20 ou 30 millions, dont les conventions déchargeaient l'Etat. A cette occasion, le Ministre indiquait que, sur 12.013 kilomètres du plan de M. de Freycinet, il en était concédé 9.811; le surplus, soit 2.202 kilomètres, était simplement ajourné, et la construction pourrait en être activée, si on se décidait à recourir à la voie étroite.

Au sujet des dividendes réservés avant déversement ou avant partage, M. Raynal donnait le tableau suivant :

COMPAGNIES	DIVIDENDE RÉSERVÉ					
	AVANT DÉVERSEMENT			DIVIDENDE GARANTI	AVANT PARTAGE	
	Convention de 1859	Convention de 1868	Convention de 1875	Convention nouvelle	Convention antérieure	Convention nouvelle
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Nord	50 »	50 »	55,35	54,10	92,88	88,50
Est	36 »	30 »	36,20	35,50	54,20	50 »
Ouest	36 »	30 »	36,75	38,50	61,70	50 »
Orléans	70 »	51,80	56,10	56 »	90 »	72 »
P.-L.-M.	46 »	47 »	61,55	55 »	85 »	75 »
Midi	35 »	35 »	45,35	50 »	68 »	50 »

Ce tableau montre que le dividende avant déversement était réduit pour quatre Compagnies, maintenu pour l'Ouest et relevé seulement pour le Midi, à raison de circonstances spéciales, et que, pour toutes les Compagnies, l'origine du partage était sensiblement avancée. En outre, la part de l'Etat était portée de la moitié aux deux tiers. Dans ces conditions, on pouvait dire que les conventions équivalaient implicitement au rachat, puisqu'elles attribuaient au Trésor la plus forte partie des plus-values et ne laissaient pas aux Compagnies un bénéfice supérieur à celui dont il aurait fallu doter des Sociétés nouvelles, pour les intéresser à l'exploitation.

En ce qui touchait les tarifs, il avait été impossible au Gouvernement de demander aux Compagnies les mêmes sacrifices que dans les négociations antérieures; il avait dû, surtout, renoncer à la maîtrise des tarifs, irréalisable sans la consolidation des dividendes, qui liait inévitablement le sort du budget de l'Etat aux résultats de l'exploitation des chemins de fer, qui faisait des Compagnies des intermédiaires inutiles et superflus, qui avait les inconvénients du rachat, sans en avoir les avantages. Néanmoins le Ministre avait obtenu des concessions sérieuses.

Il fallait y ajouter les réductions ultérieures que les Compagnies s'étaient engagées formellement à réaliser, en cas de dégrèvement de l'impôt sur la grande vitesse. Enfin, il importait de constater que le Gouvernement avait pu satisfaire aux vœux depuis si longtemps exprimés pour l'unification des

tarifs, pour la réduction du nombre des prix fermes, pour la généralisation du barême kilométrique.

S'il n'avait pas inséré toutes ces concessions dans la convention, cela tenait à ce qu'il importait de ne pas créer un précédent qui obligeât le législateur à intervenir plus tard pour les autres revisions de taxes.

Après un discours de M. Wilson, concluant au rejet pur et simple de la convention avec la Compagnie d'Orléans, M. Maurice Rouvier, rapporteur, prit la parole.

M. Allain-Targé n'avait insisté que pour le rachat de l'Orléans, de manière à donner à l'Etat une place dans le syndicat et une action sur les Compagnies voisines. Or, il était, tout d'abord, difficile de saisir comment une voix unique, attribuée à l'Etat dans le syndicat, pourrait y rendre son influence prépondérante. D'un autre côté, le rachat partiel aurait des conséquences plus funestes que le rachat général : le seul résultat de cette dernière mesure serait l'avilissement des recettes, le déficit créé par les abaissements de tarifs qui en auraient été le mobile déterminant. Le rachat partiel conduirait les Compagnies à faire les mêmes réductions de tarifs, pour défendre leur trafic et pour sauver leur existence, et les pertes qui en découleraient se répercuteraient sur la garantie d'intérêts ; de plus, le rachat porterait atteinte au patrimoine, à la fortune de deux cent cinquante mille actionnaires qui verraient diminuer leurs revenus annuels.

Les conventions avaient été attaquées au point de vue des tarifs. Sans doute, c'était la question la plus intéressante pour le pays, qui se passionnait beaucoup moins pour tel ou tel système d'exploitation que pour l'abaissement des taxes. Mais il importait tout d'abord de se prémunir contre un préjugé qui portait à considérer les tarifs français comme supérieurs aux tarifs étrangers. D'après une statistique de M. Noël, le tarif moyen de la petite vitesse, pour 1881, était en France de 6^{cent},01, en Allemagne de 6^{cent},06, en Italie de 6^{cent},08, en Autriche-Hongrie de 7^{cent},09 ; la France n'était distancée que par la Belgique [1]. Une brochure publiée par M. Cavaignac, député, conduisait à des résultats analogues pour 1879.

M. Rouvier terminait son discours en faisant remarquer qu'aucune solution susceptible de rallier une majorité n'avait été opposée à celle des conventions ; que le rejet des propositions du Gouvernement serait un ajournement de plus ; qu'il n'était bon pour personne de laisser ainsi en suspens une question à laquelle se rattachaient des intérêts si graves et si nombreux. Il insistait pour un vote favorable qui vînt clore le débat, rassurer les intérêts et raffermir le crédit de la France.

M. Camille Pelletan prit la parole, après M. Rouvier, pour examiner particulièrement les conventions, au point de vue de leur influence sur l'indépendance économique et l'indépendance politique du pays ; pour discuter si, en votant les propositions du Gouvernement, le Parlement ne livrerait pas sans retour les chemins de fer aux grandes Compagnies, et s'il était possible de le faire sans trahir les intérêts essentiels de la France.

Tout d'abord, l'âpreté, avec laquelle les grandes puissances financières poursuivaient l'approbation des conventions, devait inspirer, à cet égard, les

1. Il est évident que ces soi-disant tarifs moyens, calculés après coup sur des chiffres de recettes, ne doivent être acceptés que sous toutes réserves, et qu'ils permettent à peine de faire une comparaison entre les situations relatives des différents pays.

doutes les plus sérieux. Leur impatience, l'ardeur avec laquelle elles menaient la campagne ne s'expliquaient guère que par le défaut ou l'insuffisance des garanties prises à leur égard.

Jusqu'alors ces garanties avaient été : le contrôle administratif, le droit d'homologation des tarifs, le contrôle financier et le droit de rachat. Les trois premières étaient plutôt apparentes que réelles : le droit d'homologation n'avait point fait obstacle aux tarifs de détournement ; le contrôle financier, malgré sa vigilance, n'avait point empêché les dépenses considérables de presse engagées contre l'Etat, contre son administration. La quatrième, au contraire, était essentielle : c'était presque la garantie unique contre les écarts du monopole, soit que, sans en user jusqu'au bout, on s'en servît comme d'un levier pour arracher aux Compagnies les concessions essentielles aux plus grands intérêts du pays, soit que l'on fût conduit à faire table rase du système existant, afin de lui en substituer un nouveau, jugé meilleur par le Parlement. C'était donc sur le droit de rachat, sur les changements apportés aux conditions de l'exercice de ce droit, que devait surtout se concentrer l'attention de la Chambre.

Ainsi, il n'y avait pas à en douter, le rachat devenait plus difficile et même impraticable. Pouvait-on rendre, d'une façon définitive, les Compagnies absolument maîtresses des chemins de fer ? Si la question se posait entre l'industrie de l'Etat et l'industrie privée, le doute n'était pas possible, car l'industrie privée était cent fois supérieure à celle de l'Etat, qui n'avait pour stimulants ni la concurrence, ni le besoin de vivre. Mais, à côté de l'industrie de l'Etat et de l'industrie privée proprement dite, il en était une autre qui, bien qu'inférieure à toutes deux, réunissait leurs défauts, qui n'avait ni la concurrence pour stimulant, ni l'intérêt général pour règle : c'était l'industrie qui s'exerçait avec le privilège de l'Etat, pour des intérêts particuliers ; c'était le monopole des grandes Compagnies. On ne pouvait donc remettre complètement entre ses mains le système artériel du pays, les sources de la vie commerciale et agricole, l'existence et la sécurité de la patrie.

Quels services cette industrie avait-elle rendus ?

En ce qui concernait le développement du réseau, la France était au dernier rang des peuples riches ; après avoir pris les bonnes lignes, les Compagnies avaient refusé les lignes improductives et s'étaient même efforcées d'en empêcher la construction.

Au point de vue des tarifs, les conventions ne portaient aucune stipulation, et pourtant la situation, comparée à celle des autres pays, n'était pas aussi brillante que l'avait dit M. Rouvier ; en 1880, le transport de la tonne kilométrique coûtait déjà de 6 à 9 millièmes de moins en Prusse qu'en France, et les abaissements réalisés par l'Etat profitaient surtout aux matières premières nécessaires à la production industrielle[1]. Aussi, après avoir vu les milliards de la rançon revenir à la suite de la guerre par le jeu de la balance du commerce, allait-on assister maintenant au triste spectacle d'un effet inverse de plus en plus marqué, au détriment de la France et au profit de l'Allemagne et de la Belgique ; sans doute les causes de ce phénomène économique étaient complexes, mais on ne pouvait méconnaître le rôle considérable des tarifs sans fermer les yeux à la lumière. A côté du commerce,

1. Voir sur la situation actuelle les remarques dans le chapitre XVI.

l'agriculture, si intéressante, si peu organisée pour se défendre, réclamait de son côté des abaissements de tarifs qu'il fallait lui accorder, parce qu'elle nourrissait la France, parce qu'elle contribuait, pour la plus large part, à l'épargne et à la puissance nationales.

M. Léon Renault parla encore contre le rachat, et surtout contre le rachat du réseau d'Orléans : il trouvait illogique le partage partiel ; car, si l'exploitation par l'Etat était avantageuse, mieux valait l'appliquer à tout le territoire, et, si elle était mauvaise, il n'existait aucun motif de la mettre en vigueur dans la région desservie par le réseau d'Orléans. L'urgence fut enfin prononcée, et l'on passa à la discussion des différentes conventions.

A cette occasion, les partisans du rachat recommencèrent une dernière fois la lutte. M. Lockroy, soutenu par M. Lebaudy, demanda au Gouvernement « si le fait de mettre les chemins de fer aux mains de l'industrie privée ne nuirait pas à la défense du territoire ».

Le Ministre des Travaux publics et le Ministre de la Guerre leur répondirent qu'en cas de guerre une « Commission militaire supérieure des chemins de fer » prendrait en main la direction et l'administration de toutes les lignes.

Cette déclaration parut insuffisante à M. Clémenceau, qui demanda au Ministre de la Guerre, le général Thibaudin, de se prononcer en termes plus catégoriques sur les deux points suivants :

1° Quel était, du régime de l'Etat ou de celui des grandes Compagnies, celui qu'il y avait lieu de préférer pour la défense nationale? N'y avait-il pas intérêt à placer exclusivement entre les mains du Gouvernement les opérations relatives au transport des troupes, ou pouvait-on continuer à livrer l'exécution du plan de mobilisation à la Commission supérieure des chemins de fer, dont plusieurs membres appartenaient aux grandes Compagnies.

2° Les conventions se prêteraient-elles à l'exécution non seulement des lignes stratégiques considérées comme nécessaires en 1883, mais encore de celles dont l'expérience ou les travaux de nos voisins révéleraient ultérieurement l'utilité et l'urgence ?

En ce qui concernait le premier point, M. le général Thibaudin répondit que le système d'exploitation des chemins stratégiques par les grandes Compagnies, pendant le temps de paix, et par le Ministre de la Guerre, lors de la mobilisation, était celui qui offrait le plus de garanties. Sur le second point, il donna l'assurance que le programme élaboré par la Commission militaire supérieure et par l'état-major général était extrêmement large ; que les effectifs à transporter ne seraient point augmentés avant de longues années, que dès lors ce programme suffirait, suivant toute probabilité, pour un avenir fort éloigné ; et que, au surplus, s'il était reconnu nécessaire de créer de nouvelles lignes, rien n'empêcherait de les établir.

M. Clémenceau répliqua. Il mit en relief les inconvénients qu'il y avait à confier le secret de la mobilisation à d'autres qu'à des militaires, qu'à des hommes placés sous l'autorité directe du Ministre de la Guerre et maintenus sous une discipline de fer. Il invoqua les changements que la situation politique des divers Etats pouvait amener dans les combinaisons stratégiques, la nécessité de pouvoir toujours approprier les moyens de défense aux situa-

1. En réalité, les tarifs appliqués aux produits agricoles étaient déjà très réduits. Nous reviendrons sur les questions des tarifs dans notre chapitre final, parce qu'elles ne pourront pas être traitées complètement dans le chapitre XVI.

tions nouvelles, les obstacles que susciteraient les conventions, en exposant les pouvoirs publics à se heurter contre des intérêts privés, nécessairement égoïstes et cosmopolites. Il adjura la Chambre de ne rien négliger pour éviter le retour des désastres de 1870 et pour assurer le succès, dans la lutte suprême où se joueraient, au jour marqué par le destin, la fortune et la vie même de la France.

Le Ministre des Travaux publics répondit à M. Clémenceau. Après avoir rappelé que, d'après les déclarations mêmes du général Thibaudin, le système en vigueur donnait toute confiance à l'Administration de la Guerre, il entra dans quelques détails au sujet de la composition de la Commission supérieure des chemins de fer; cette Commission ne comprenait guère que deux directeurs de grandes Compagnies, choisis parmi les plus éminents ingénieurs de l'Etat, ayant appris à l'École polytechnique l'amour du devoir et l'amour de la patrie, encadrés d'ailleurs au milieu d'une vingtaine de fonctionnaires et d'officiers connus par leurs capacités et leur patriotisme. Jamais aucun Ministre de la Guerre, aucun officier général faisant autorité en la matière, ne s'était prononcé dans un sens défavorable à l'exploitation par les grandes Compagnies.

Après une discussion interminable, ne présentant aucun intérêt, après le rejet d'un nombre incalculable d'amendements, le projet de loi fut enfin accepté et voté par la Chambre des députés. Le rapporteur au Sénat, M. Gaston Bazille, parlant de la situation sans phrases sonores, démontra, comme le rapporteur à la Chambre, que ce qu'il y avait alors de plus urgent, c'était l'allègement annuel des charges financières de l'Etat.

Quant à la maîtrise des tarifs, préconisée par certaines personnes, elle eût exigé soit le rachat, soit tout au moins la consolidation des dividendes et eût conduit à solidariser le sort du budget avec celui de l'exploitation des chemins de fer.

Au contraire, les conventions laissaient intacts le droit de rachat et les prérogatives de l'Etat.

M. de Freycinet prit ensuite la parole, pour combattre l'opinion, émise en diverses circonstances, que les conventions étaient la conséquence des fautes commises pendant les dernières années et pour se livrer à un examen de notre situation financière. Il crut, là-dessus, devoir expliquer, en tant qu'auteur principal du *Programme* tant de fois cité qu'il ne fallait pas du tout reprocher à ce *Programme* d'avoir provoqué les difficultés financières actuelles. Ses calculs primitifs avaient prévu pour l'Etat une charge annuelle de 250 à 255 millions, qui ne devait se faire sentir qu'à la fin de la période de construction. Pour y faire face, on disposait d'un fonds d'amortissement de 170 millions par an; en même temps les Compagnies devaient y participer pour une somme de 40 à 50 millions, qui fut, plus tard, réduite à 25 millions.

Si l'on avait cru pouvoir compter sur des excédents annuels dans le budget ordinaire pour couvrir la différence, on était d'autant moins fondé à lui en faire un reproche que la situation financière de 1879 ne permettait pas de croire que ces excédents n'iraient pas en croissant.

1. Toutes les mesures que M. Clémenceau, dans son discours chauviniste, plein d'effets calculés, avait indiquées comme indispensables, avaient déjà été prévues dans des lois spéciales, sans parler de la loi générale de réquisition, du 3 juillet 1877, qui pouvait suffire pour tous les cas. De plus, au besoin, *toute considération d'intérêt et de droit* s'efface devant le *premier devoir des Gouvernements*, qui est de prendre toutes les dispositions propres à assurer le salut de l'Etat.

Comment en était-on arrivé à admettre que la continuation des travaux était au-dessus des forces de l'Etat et qu'il fallait recourir à d'autres combinaisons? En examinant attentivement les faits, il était facile de reconnaître que, depuis son origine, l'exécution du *Programme* n'avait grevé le budget que de 50 millions, à savoir :

		Francs.
Charge totale afférente aux ressources extraordinaires consacrées à ce *Programme*		84.000.000
A déduire :		
Réduction des avances pour garantie d'intérêts	30.000.000	
Bénéfice net des chemins de fer de l'Etat	4.000.000	
Total	34.000.000	34.000.000
Reste		50.000.000
Il fallait y ajouter :		
Les accroissements des budgets de la Guerre et de la Marine		130.000.000
Ceux du budget de l'Instruction publique		80.000.000
Ceux des pensions viagères		62.000.000
Ceux des services postaux et télégraphiques		42.000.000
Total		364.000.000
Soit avec quelques autres dépenses		400.000.000
L'augmentation des recettes pendant la même période n'avait pas dépassé		250.000.000
Ce qui laissait un écart de		150.000.000

On ne pouvait attribuer cet écart aux grands travaux publics que pour une faible part, attendu que les dépenses afférentes à ces travaux n'étaient pas entrées pour plus de 12 à 13 $^0/_0$ dans l'aggravation totale des charges depuis 1878.

Le vote des conventions ne serait donc point susceptible de modifier, dans son ensemble, la situation. Tout en reconnaissant, du reste, que les difficultés du moment commandaient la prudence, on ne devait point se laisser aller à des inquiétudes excessives. L'écart de 150 millions n'eût point existé si, à l'exemple de la plupart des Gouvernements antérieurs, le Gounement de la République n'eût pas consacré des sommes considérables à l'amortissement qui devait, pour la seule année 1883, absorber précisément une somme de 150 millions. En regard des charges, il importait de placer l'œuvre considérable accomplie, en quelques années, pour les travaux publics, l'instruction gratuite et obligatoire, la réforme postale et télégraphique, la reconstitution de notre matériel de guerre, l'amélioration du sort des vieux serviteurs de l'Etat, l'amortissement, les dégrèvements[1]. Il importait aussi de remarquer que la dépression temporaire de nos recettes était un phénomène économique se reproduisant périodiquement en France tous les sept, huit ou neuf ans, et que, sans aucun doute, le rendement des impôts reprendrait, à bref délai, son mouvement ascensionnel. Tout en faisant à la prudence et à la vigilance la part nécessaire, il ne fallait pas se

1. 265 millions.

laisser aller à croire que nos finances fussent dans l'état désastreux que l'on s'était plu à décrire.

M. Buffet répondit à M. de Freycinet. Suivant l'orateur, il était souverainement imprudent de se laisser entraîner par les espérances et les illusions. Le véritable patriotisme consistait à ne point dissimuler la gravité de la situation ; à ne pas cacher le déficit ; à ne point faire croire à un amortissement de 170 millions, quand on se bornait à payer des obligations à court terme, c'est-à-dire à rembourser des dettes à leur échéance ; à ne pas admettre la possibilité de rétablir l'équilibre du budget par un renouvellement des obligations échues, surtout alors que la combinaison financière de 1879 reposait précisément sur la disponibilité des 170 millions en 1880. Après avoir relevé la contradiction qui paraissait exister entre les propositions du Ministre des Travaux publics et ses prédilections, hautement affirmées, pour le rachat des chemins de fer, ainsi que pour la construction et l'exploitation par l'Etat, M. Buffet en déduisait cette conséquence que, contrairement aux assertions du précédent orateur, le Ministre avait certainement été obligé de sacrifier ses opinions à la nécessité de réparer les fautes accumulées depuis 1879.

On aurait pu éviter ces difficultés en ne réduisant pas à la légère certains impôts[1] et en ne dépensant pas aujourd'hui de trop grandes sommes pour des amortissements.

D'après M. Buffet, il eût fallu continuer l'application du système inauguré en 1859, système qui avait permis le développement progressif du réseau, sans surcharger les finances, et dont l'expérience avait prouvé toute la sagesse et toute l'efficacité ; il eût fallu persévérer dans l'exécution des chemins nouveaux au moyen des plus-values des lignes antérieurement concédées et, pour cela, limiter et échelonner les concessions nouvelles, ne pas s'obstiner à construire prématurément 9.000 kilomètres de chemin de fer, pour la plupart improductifs, renoncer à l'établissement de voies ferrées qui feraient peser sur l'ensemble des contribuables des charges ne profitant qu'à une catégorie de citoyens. Telles qu'elles avaient été conclues, les conventions ne comportaient point, à vrai dire, un appel sérieux à l'industrie privée ; presque toutes les dépenses restaient à la charge de l'Etat ; les Compagnies étaient réduites au rôle d'intermédiaires et, probablement, d'intermédiaires coûteux ; l'avenir se trouvait engagé pendant soixante-quinze ans, pour le paiement d'annuités considérables[2].

M. Raynal lui répondit : que la situation actuelle ne ressemblait pas du tout à celle de 1859. Les Compagnies sollicitaient à cette époque des concessions nouvelles, au lieu de les subir comme aujourd'hui. M. Tolain, qui eut ensuite la parole, exprima le vœu qu'on donnât au Gouvernement le droit de nommer les directeurs des Compagnies, tout comme il nommait les gouverneurs de la Banque de France et du Crédit Foncier[3].

1. Rien que par la réduction des impôts sur le sucre et le vin, dégrèvement purement politique et électoral, les recettes annuelles de l'Etat avaient diminué de 150 millions. L'impôt supprimé sur le vin ne montait qu'à 0 fr. 03 par litre.

Voir *les Finances de la France* de M. de Kaufmann, traduction française, p. 516.

2. C'était une erreur : il ne s'agissait pas alors d'amortissement, mais du remboursement des obligations à court terme.

3. En comprenant le Comptoir d'Escompte, M. Tolain fit une confusion dans son énumération.

Le Ministre des Travaux publics repoussa l'idée de M. Tolain ; car, dans les Compagnies de chemins de fer, de même que dans toutes les autres Compagnies privées, c'est le Conseil d'administration qui décide, le directeur ne faisant qu'exécuter ses décisions.

Après des discours de M. Clamageran, sur la mauvaise situation financière, et de M. Feray, sur l'abolition des tarifs de transit pour les marchandises étrangères, le Sous-Secrétaire d'Etat aux Travaux publics, M. Baïhaut, et le Ministre répétèrent tous deux que les Compagnies étaient déjà entrées résolument dans la voie des réformes de la tarification.

Au surplus, des améliorations sérieuses avaient été stipulées dans les conventions. Bien que les tarifs de transit ne favorisassent pas, le plus souvent, la concurrence étrangère, comme on l'avait prétendu, bien que leur but et leur effet fussent de conserver aux ports et aux chemins de fer français un trafic qui leur eût échappé, les Compagnies avaient pris l'engagement de considérer ces tarifs comme applicables à l'exportation des marchandises expédiées vers l'Etranger, soit de points situés sur l'itinéraire du transit, soit de points situés dans une zone de 50 kilomètres de part et d'autre ; mais on n'avait pu aller jusqu'à les prendre pour régulateurs des tarifs intérieurs et jusqu'à se résigner aux pertes énormes qui en seraient résultées. Les Compagnies avaient également donné une large satisfaction aux plaintes concernant les tarifs d'importation, en se mettant à la disposition de l'Administration pour modifier toutes les combinaisons de nature à altérer les conditions économiques du régime douanier. Des réductions très sensibles avaient été obtenues sur les taxes afférentes aux produits agricoles, aux matières premières ; l'agriculture préférerait certainement ces diminutions modestes, avec la jouissance des 10.000 kilomètres concédés par les conventions, à des diminutions plus grandes, sans les lignes nouvelles.

Après quelques dernières observations de M. Buffet sur la nécessité de supprimer le budget extraordinaire, la discussion générale fut close, et, après un court débat sur les stipulations particulières des différentes conventions, le projet de loi fut voté le 20 novembre 1883[1]. Ainsi finit l'incertitude qui avait duré des années, et la politique suivie en France, en matière de chemins de fer, se trouva modifiée encore une fois.

Dans tout ce qui précède, nous n'avons fait que suivre l'histoire parlementaire des nouvelles conventions.

Pour ne pas embrouiller la question, nous n'avons indiqué que sommairement les conséquences des nouveaux traités au point de vue du budget de l'Etat et du marché financier.

Avant d'examiner en détail, au chapitre suivant, les conventions de 1883, et surtout avant d'étudier de plus près le changement de la situation financière de la France, nous donnons ci-après des tableaux indiquant les résultats de l'exploitation de l'ancien et du nouveau réseau des six grandes Compagnies, depuis 1865 jusque 1881 inclusivement, et plus loin des tableaux encore plus détaillés sur la longueur et les dépenses de l'établissement[2] ; enfin, d'autres tableaux donnant des résultats de l'exploitation de ces mêmes lignes en 1882.

1. Une loi spéciale pour chaque convention.

2. Les frais de premier établissement, donnés dans les tableaux suivants, sont empruntés aux documents statistiques et ne s'accordent pas tout à fait avec les chiffres établis lors de la vérification ultérieure des comptes.

I. — Résultats de l'exploitation de l'**ancien réseau** des six grandes compagnies, de 1865 a 1882 inclusivement.

ANNÉES	LONGUEUR MOYENNE exploitée pendant L'ANNÉE	RECETTES BRUTES TOTALES	DÉPENSES D'EXPLOITATION	PRODUITS NETS TOTAUX	PRODUITS NETS KILOMÉTRIQUES
	kilomètres	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	francs
1865	7.496	455.029	192.077	262.952	35.079
1866	7.508	473.576	198.073	275.503	36.695
1867	7.509	504.804	212.974	291.830	38.864
1868	7.824	510.931	218.054	292.877	37.433
1869	9.325	559.002	230.234	328.768	35.257
1870	8.543	497.727	221.967	275.760	32.279
1871	8.307	554.962	233.139	321.823	38.741
1872	9.090	613.647	275.963	337.684	37.149
1873	9.171	640.593	297.090	343.503	37.459
1874	9.205	624.424	285.793	338.631	36.788
1875	9.250	652.186	293.994	358.192	38.723
1876	9.423	665.865	297.925	367.940	39.047
1877	9.579	646.902	294.169	352.733	36.823
1878	9.650	694.715	305.016	389.699	40.383
1879	9.706	691.674	309.826	381.848	39.342
1880	9.916	775.829	340.453	435.376	43.906
1881	10.163	809.730	350.191	459.539	45.216
1882	10.302	812.897	369.400	443.497	43.049

II. — Résultats de l'exploitation du **nouveau réseau** des six grandes compagnies, de 1865 a 1882 inclusivement.

ANNÉES	LONGUEUR MOYENNE exploitée pendant L'ANNÉE	RECETTES BRUTES TOTALES	DÉPENSES D'EXPLOITATION	PRODUITS NETS TOTAUX	PRODUITS NETS KILOMÉTRIQUES
	kilomètres	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	francs
1865	5.459	115.406	71.860	43.546	7.977
1866	6.177	131.045	76.811	54.234	8.780
1867	7.126	151.127	91.830	59.297	8.321
1868	7.514	162.529	101.435	61.094	8.131
1869	6.533	132.249	81.668	50.581	7.742
1870	6.347	123.730	82.694	41.036	6.465
1871	6.483	144.553	88.784	55.769	8.602
1872	7.380	157.223	107.194	50.029	6.779
1873	7.805	169.075	122.451	46.624	5.974
1874	8 111	168.380	121.352	47.028	5.798
1875	8.327	180.005	123.248	56.757	6.816
1876	8.573	186.838	131.776	55.062	6.422
1877	8.826	184.070	133.334	50.737	5.748
1878	9.374	195.725	140.252	55.473	5.918
1879	9.000	207.500	151.581	55.919	5.706
1880	10.095	232.185	160.201	71.984	7.131
1881	10.292	240.663	165.245	75.418	7.328
1882	10.413	247.172	535.535	77.637	7.455

III. — LONGUEUR ET DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT DES LIGNES AU 31 DÉCEMBRE 1882.

DÉSIGNATION DES LIGNES	LONGUEUR				DÉPENSES DE PREMIER ÉTABLISSEMENT				
	EN EXPLOITATION	EN CONSTRUCTION OU A CONSTRUIRE	CONCÉDÉE A TITRE ÉVENTUEL	ENSEMBLE	SUBVENTION DE L'ÉTAT (1) Totale	SUBVENTION DE L'ÉTAT (1) Par kilomètre	DÉPENSES DE PREMIER ÉTABLISSEMENT Totale	DÉPENSES DE PREMIER ÉTABLISSEMENT Par kilomètre	DÉPENSES DE PREMIER ÉTABLISSEMENT Charge (2) à 5,50 0/0
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
INTÉRÊT GÉNÉRAL :									
Ancien réseau : Nord	1.358	5	—	1.363	8.129.000	5.990	793.013.000	584.387	43.616.000
Est	601	1	—	602	100.498.153	166.940	238.077.000	395.477	13.094.235
Ouest	900	—	—	900	102.982.049	114.424	538.449.641	598.277	29.614.730
Orléans	2.017	—	—	2.017	232.614.000	115.155	549.330.534	271.946	30.213.179
P.-L.-M.	4.750	416	—	5.166	333.892.000	70.000	2.375.735.000	498.300	130.665.000
Midi	820	60	—	880	51.500.000	62.728	347.809.801	423.641	19.129.539
TOTAL	10.446	482	—	10.928	829.615.202	79.253	4.842.414.976	462.952	266.332.683
Nouveau réseau : Nord	711	83	—	794	15.116.000	23.043	212.824.000	324.427	11.705.000
Est	2.210	331	16	2.557	60.690.000	29.562	814.941.000	396.951	44.821.755
Ouest	2.247	89	—	2.336	189.881.000	95.036	613.918.809	307.266	33.765.535
Orléans	2.342	—	—	2.342	124.930.000	53.343	814.935.000	347.965	44.821.425
P.-L.-M.	1.720	223	20	1.963	119.453.000	75.800	570.656.000	362.100	31.386.000
Midi	1.518	507	95	2.120	163.339.000	105.995	420.549.533	266.394	23.130.224
TOTAL	10.748	1.233	131	12.112	673.409.000	66.421	3.447.824.342	339.152	189.629.939

Ancien et Nouveau réseau : Nord	2.069	88	—	2.157	23.245.000	11.547	1.005.837.000	499.670	55.321.000
Est	2.811	332	16	3.159	161.188.153	60.711	1.053.018.000	396.617	57.915.990
Ouest	3.147	89	—	3.236	292.863.049	101.057	1.152.368.450	397.642	63.380.265
Orléans	4.359	—	—	4.359	357.544.000	81.968	1.364.265.534	312.761	75.034.604
P.-L.-M.	6.470	639	20	7.129	453.345.000	71.500	2.946.391.000	464.400	162.051.000
Midi	2.338	567	95	3.000	214.839.000	90.956	768.359.334	325.400	42.259.763
Total	21.194	1.715	131	23.040	1.503.024.202	72.842	8.290.239.318	401.775	455.962.622
Petite Ceinture	17	—	—	17	40.045.210	33.539	303.748.872	258.070	16.706.188
Grande Ceinture	68	25	—	93					
19 petites lignes exploitées	1.041	86	12	1.139					
2 petites lignes concédées	—	44	—	44					
Total des lignes concédées	22.320	1.870	143	24.333	1.543.069.412	63.415	8.593.988.190	385.035	472.668.810
Réseau d'État	2.084	583	3	2.670	101.867.715	48.881	415.417.415	199.337	18.693.784
Lignes non concédées, mais déclarées d'utilité publique	1.932	7.814	—	9.746	451.925.000	233.900	—	—	—
Lignes à l'étude	—	4.129	—	4.129	»	»	»	»	»
Total des lignes d'intérêt général	26.336	14.396	146	40.878					
En plus : Lignes d'intérêt local	2.312	1.264	—	3.576					
En plus : Chemins de fer industriels	246	62	—	308					
Total général	28.894	(3)15.722	146	44.762					

1. En argent ou en travaux.

2. Évalué à 4 ½ % pour le réseau d'État.

3. Dont 5.793 kilomètres en construction.

IV. — Dépenses d'exploitation des lignes d'intérêt général pour l'année 1882.

DÉSIGNATION DES RÉSEAUX		LONGUEUR MOYENNE	DÉPENSES TOTALES: RECETTES	DÉPENSES TOTALES: DÉPENSES	DÉPENSES TOTALES: PRODUIT NET	DÉPENSES KILOMÉTRIQUES: RECETTES	DÉPENSES KILOMÉTRIQUES: DÉPENSES	DÉPENSES KILOMÉTRIQUES	COEFFICIENT D'EXPLOITATION	COMPARAISON AVEC LA CHARGE DE CAPITAL D'ÉTABLISSEMENT: AUGMENTATION	COMPARAISON AVEC LA CHARGE DE CAPITAL D'ÉTABLISSEMENT: DÉFICIT
1		2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
		kilom.	francs	francs	francs	francs	francs	francs	0/0	francs	francs
Ancien réseau :	Nord	1.355	140.913.000	65.097.000	75.816.000	103.841	47.971	55.870	46,2	32.200.000	»
	Est	601	56.420.010	28.863.849	27.556.161	93.721	47.947	45.774	51,2	14.461.926	»
	Ouest	900	89.434.994	40.827.731	48.607.263	99.372	45.304	54.068	45,6	18.992.533	»
	Orléans	2.017	124.615.239	48.583.844	76.031.395	61.691	24.051	37.640	39,0	45.818.216	»
	P.-L.-M.	4.628	311.227.500	138.748.500	172.479.000	67.200	30.000	37.200	45,0	41.814.000	»
	Midi	801	67.201.351	26.598.834	40.602.517	83.688	33.124	50.564	39,6	21.472.978	»
Total		10.302	789.812.094	348.719.758	441.092.336	75.450	33.313	42.137	45,5	174.759.653	»
Nouveau réseau :	Nord	722	18 697.000	11.459.000	7.238.000	28.502	17.468	11.034	61,1	»	4.467.000
	Est	2.066	73.523.661	46.376.535	27.147.126	35.813	22.590	13.223	63,1	»	17.674.629
	Ouest	2.189	44.958.344	35.061.965	9.896.379	22.502	17.549	4.953	78,0	»	23.869.156
	Orléans	2.342	52.399.815	30.278.037	22.121.778	22.374	12.928	9.446	57,8	»	22.699.647
	P.-L.-M.	1.576	24.426.800	19.825.400	4.601.400	15.500	12.600	2.900	81,0	»	26.784.600
	Midi	1.518	28.922.750	20.646.833	8.275.917	18.769	13.398	5.371	71,4	»	14.854.307
Total		10.413	242.928.370	163.647.770	79.280.600	23.896	16.097	7.799	67,4	»	110.349.339
Ancien et nouveau réseau :	Nord	2.077	159.610.000	76.556.000	83.054.000	79.290	38.031	41.259	48,0	27.733.000	»
	Est	2.667	129.943.671	75.240.384	54.703.287	43.943	28.339	20.604	57,9	»	3.212.703
	Ouest	3.089	134.393.338	75.889.696	58.503.642	46.375	26.187	20.188	56,5	»	4.876.623
	Orléans	4.359	177.015.054	75.861.881	98.153.173	40.581	18.079	22.502	44,6	23.118.569	»
	P.-L.-M.	6.204	335.654.300	158.573.900	177.080.400	54.100	25.600	28.500	47,0	15.029.400	»
	Midi	2.319	96.124.101	47.245.667	48.878.434	41.009	20.156	20.853	49,2	6.618.671	»
Total		20.715	1.032.740.464	512.367.528	520.372.936	50.050	24.831	25.219	49,6	64.410.314	»
Ceinture		1.194	25.575.889	15.678.573	9.897.316	22.278	13.657	8.621	61,3	»	6.808.872
Total		21.909	1.058.316.353	528.046.101	530.270.252	48.955	24.426	24.529	49,9	57.601.442	»
Réseau d'Etat		2.047	21.306.258	18.393.249	2.913.009	10.418	8.994	1.424	86,3	»	15.780.775
Total général		23.956	1.079.622.611	546.439.350	533.183.261	45.654	23.107	22.547	50,6	41.820.667	»

On voit tout simplement, par la colonne 6 du tableau II, que le nouveau réseau, abandonné tout à fait à lui-même, n'aurait pas pu subsister. D'après le tableau III, colonne 9, les frais d'établissement montaient à 339.152 francs par kilomètre, représentant, au taux de 5 $^1/_2$ $^0/_0$ (intérêt et amortissement), une somme de 17.653 francs. En 1882, le produit net kilométrique qui, de 1865 à 1881, avait oscillé entre 8.780 et 5.706 francs, ne fut que de 7.799 francs (maximum pour l'Est, 13.223 francs, minimum pour l'Orléans, 2.900 francs). En admettant que, dans le dernier tiers de cette période, les Compagnies se fussent trouvées en situation de réaliser leurs obligations à un cours plus élevé, et que le service financier de l'intérêt et de l'amortissement ne dépassât pas le montant de la garantie de l'Etat, c'est-à-dire 4,65 $^0/_0$, il aurait encore fallu néanmoins 17.650 francs par kilomètre du nouveau réseau. L'écart entre les deux chiffres indique le sacrifice que s'étaient imposé les Compagnies en construisant le réseau. On le voit encore plus clairement dans le tableau V, qui indique les sommes que les Compagnies ont, chaque année, avec le système du « déversoir », prélevées sur les excédents de l'ancien réseau, afin de couvrir les charges du capital du nouveau, excédents d'ailleurs exclusivement éventuels, qui, le cas échéant, devaient servir à rembourser les avances de garantie.

V. — Sommes déversées par l'ancien réseau de 1864 a 1883.

ANNÉES	NORD	EST	OUEST	ORLÉANS	P.-L.-M.	MIDI	ENSEMBLE
	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs
1864	—	2.019.742	—	—	—	—	2.019.742
1865	1.057.647	3.262.008	1.185.263	5.177.244	7.289 498	1.133.990	19.105.650
1866	790.314	4.086.730	1.489.653	6.283.085	16 369.096	2.948.269	31.967.147
1867	935.371	6.689 984	2.308.524	7.309.460	24.153.598	3.462.716	44.859.663
1868	3.707.580	4.161.253	1.346.887	2.217.750	24.988.840	3.399.686	39.821.653
1869	2.871.664	6.897.691	1.502.449	8.035.811	8.317.818	2.213.714	29.839.147
1870	631.197	(1) —	(1) —	213.945	8.697 823	453.398	9.996.363
1871	2.648.349	3.253.775	2.121.580	7.928.272	13.291.784	8.602.099	37.845.859
1872	5.091.349	9.973.041	2.271.660	9.478.685	13.996.730	3.906.644	44.718.109
1873	5.281.189	9.936.084	825.684	3.691.174	17.379.871	6.918.147	44.032.149
1874	4.868.821	4.996.560	640.580	3.688.072	16.736.387	7.071.966	38.002.386
1875	3 972.565	6.949.049	3.154.055	11.489.668	17.743.072	6.680.551	49.988.960
1876	3.554.397	4.179.688	5.436.684	12.256.376	22.183.631	6 401.173	54.011.949
1877	4 308.163	3.203.157	2.731.101	9.823.800	22.145.072	5.799.631	48.010.924
1878	3.659.289	6.174.564	8.806.098	17.317.328	21.701.185	7.121.471	64.779 935
1879	2.835.486	3.186.294	6.462.263	13.837.946	24.123.840	9.528.540	59.974.369
1880	4.575.907	8.583.841	10.629.711	21.693.386	22.494.501	17.062.442	85.039.788
1881	4.190.079	11.664.514	13.412.273	26.497 615	28.712.554	18.172.873	102.649.908
1882	3.827.327	10.523.779	15.528.757	25.354.730	24 276.301	16.298.245	95.809.139
1883	1.712.000	300.000	1.864.000	22.815.000	19.868.000	15.445.000	62.004.000

1. Insuffisance de l'ancien réseau : Est, 4.899.729 francs ; Ouest, 3.642.617 francs.

Au moyen des sommes déversées et à l'aide de la garantie d'intérêts, le déficit du nouveau réseau a été payé.

Le tableau suivant indique l'origine des capitaux qui ont fait face aux déficits des six grandes Compagnies.

DÉFICIT DU NOUVEAU RÉSEAU DE 1862 A 1883.

COMPAGNIES	DÉFICIT TOTAL	SOMME DÉVERSÉE PAR L'ANCIEN RÉSEAU		AVANCES DE GARANTIE PAR L'ÉTAT	
		TOTALES	0/0	TOTALES	0/0
	francs	francs		francs	
Nord	60.519.000	60.519.000	100,0	»	»
Est	223.867.000	110.042.000	49,1	113.825.000	50,9
Ouest	271.586.000	81.777.000	30,1	189.809.000	69,9
Orléans	382.263.000	215.609.000	56,4	166.654.000	43,6
P.-L.-M.	354.469.000	354.469 000	100,0	»	»
Midi	179.200.000	142.621.000	79.6	36.579.000	20,4
TOTAL	1.471.904.000	965.037.000	65,5	506.867.000	34,5

On voit ainsi que les Compagnies du Nord et du Paris-Lyon-Méditerranée ont pu couvrir le déficit de leur nouveau réseau avec les excédents de l'ancien. La Compagnie du Midi a supporté plus des trois quarts de ce déficit; l'Orléans, plus de la moitié; l'Est en a presque supporté la moitié; et l'Ouest, un quart environ. En outre, il ne faut pas oublier que les 506.867.000 francs, payés par le budget de l'Etat au titre de la garantie d'intérêts, constituaient des avances productives d'intérêt et remboursables au plus tard à l'expiration des concessions.

On conçoit donc que les charges supportées par les Compagnies ont dû arrêter la progression ascensionnelle des dividendes.

CHAPITRE XIII.

LES CONVENTIONS DE 1883.

Après avoir passé en revue l'histoire des chemins de fer jusqu'aux conventions de 1883, nous devons étudier ces conventions célèbres qui, à l'heure actuelle, constituent la charte du régime des grandes Compagnies.

Dans cette étude il y a lieu de distinguer trois phases :

1° Les lois qui ont approuvé les conventions;

2° Les conventions elles-mêmes;

3° Les déclarations écrites des Compagnies, relativement aux tarifs.

Les six lois approbatives, qui portent la même date (date historique, 20 novembre 1883), ont été publiées au *Journal officiel* le 21 novembre 1883. Quant aux six conventions qui contiennent, outre des clauses générales, des stipulations spéciales à chaque Compagnie, nous les avons résumées en six colonnes juxtaposées de façon à rendre leurs divergences plus apparentes et à montrer en même temps tous leurs points communs. En ce qui concerne les déclarations des Compagnies, nous nous sommes contentés d'analyser celles qu'a écrites la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, car toutes les autres ont été formulées en des termes identiques[1].

I. — LES LOIS DU 20 NOVEMBRE 1883.

Ce sont les deux conventions avec la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée qui furent les premières ratifiées par la loi du 20 novembre 1883[2].

L'article 1er approuve la convention provisoire du 26 mars 1883 et la convention additionnelle du 9 juillet 1883.

1. On trouvera au *Journal officiel* et au *Bulletin des Lois* la loi du 20 novembre 1883, ainsi que les conventions passées avec chacune des six grandes Compagnies. Quant aux déclarations écrites des Compagnies, l'ouvrage, plusieurs fois cité déjà, de M. Alfred Picard les a publiées *in extenso* (Voir t. VI).

2. Les lois approbatives des conventions avec les six grandes Compagnies sont absolument semblables.

L'article 2 prononce l'incorporation dans le réseau d'intérêt général d'un certain nombre de lignes d'intérêt local, et stipule que des décrets fixeront, s'il y a lieu, les indemnités à allouer aux départements intéressés.

(L'article 2 de la loi concernant la Compagnie d'Orléans incorpore une ligne d'intérêt local au réseau d'intérêt général. De même, l'article 2 de la loi relative à la Compagnie du Nord classe vingt lignes d'intérêt général.)

D'après l'article 3, le montant des travaux complémentaires sera fixé, chaque année, par un article de la loi de finances, et tout nouveau traité engageant le concours financier de la Compagnie dans la construction et l'exploitation des lignes ferrées ne pourra être exécuté qu'après avoir été approuvé par une loi.

L'article 4 indique que l'enregistrement des conventions ne donnera lieu qu'à la perception du droit fixe de 3 francs.

En vertu de l'article 5, tout député ou sénateur qui, au cours de son mandat, acceptera les fonctions d'administrateur d'une grande Compagnie, sera par ce seul fait considéré comme démissionnaire et soumis à la réélection.

Toutefois l'administrateur d'une grande Compagnie de chemin de fer, lorsqu'il accepte un mandat parlementaire, peut cumuler son mandat et ses fonctions d'administrateur[1].

1. Le Sénat, dans son règlement, avait déjà adopté une disposition analogue, le 29 juillet 1882.

II. — LES CONVENTIONS DE 1883.

---

a) COMPAGNIE P.-L.-M. — CONVENTION DU 26 MAI 1883 ET CONVENTION ADDITIONNELLE DU 9 JUILLET 1883.

b) COMPAGNIE D'ORLÉANS. — CONVENTION DU 23 JUIN 1883.

c) COMPAGNIE DU NORD. — CONVENTION DU 5 JUIN 1883.

d) COMPAGNIE DU MIDI. — CONVENTION DU 9 JUILLET 1883.

e) COMPAGNIE DE L'EST. — CONVENTION DU 11 JUIN 1883.

f) COMPAGNIE DE L'OUEST. — CONVENTION DU 17 JUILLET 1883.

COMPAGNIE P.-L.-M.

CONVENTION DU 26 MAI 1883
ET CONVENTION ADDITIONNELLE
DU 9 JUILLET 1883

ART. 1.

Le Ministre des Travaux publics, au nom de l'État, concède à la Compagnie certaines lignes : 1° à titre définitif; 2° à titre éventuel et sous réserve de la déclaration d'utilité publique à intervenir.

La Compagnie s'engage, en outre, à accepter les concessions qui lui seront faites, jusqu'à concurrence de 600 kilomètres[1] environ, de lignes à désigner d'un commun accord entre les parties contractantes, *ou plutôt à désigner par l'Administration* (Convention du 9 juillet).

ART. 2, 3 et 4.

Ces articles sont relatifs à l'abandon ou à l'incorporation de certaines lignes.

ART. 5.

Pour toutes les lignes objet de la présente convention, la concession expirera, comme pour les lignes composant le réseau actuel, le 31 décembre 1958.

1. Jusqu'à concurrence de 645 kilomètres (Convention du 6 mars 1885 et loi du 2 août 1886).

COMPAGNIE D'ORLÉANS

CONVENTION
DU 23 JUIN 1883

ART. 1.

L'État reprend certaines lignes à la Compagnie (total, 443 kilomètres).

ART. 2.

L'État cède en échange à la Compagnie un certain nombre de lignes du réseau de l'État.

ART. 3.

Le Ministre, au nom de l'État, concède plusieurs lignes à la Compagnie.

ART. 4.

L'État fait abandon à la Compagnie de certaines lignes achevées.

ART. 5.

Cet article prescrit des dispositions pour l'échange des lignes indiquées dans les articles 1 et 2.

ART. 6.

La concession de toutes les lignes nouvelles, ainsi que du réseau entier, expirera le 31 décembre 1956.

COMPAGNIE DU NORD

CONVENTION
DU 5 JUIN 1883

ART. 1.

L'État concède une série de li gnes.

La Compagnie s'engage, en outre soit à accepter les concessions qu lui seraient faites de lignes à dési gner par l'Administration, jusqu' concurrence de l'emploi total d fonds de concours de 90 millions d francs mis à la disposition de l'Éta par l'article 6 de la présente conver tion, soit à verser à l'État, aprè l'achèvement des nouvelles ligne concédées, le solde de la somme d 90 millions de francs.

ART. 2.

L'État fait abandon à la Comp gnie de plusieurs lignes achevé ou presque achevées.

ART. 3.

L'incorporation de diverses lign appartenant à de petites Compagni privées et de lignes d'intérêt loc est approuvée.

ART. 4.

L'État fournit les indemnités q peuvent être dues aux départemer pour l'expropriation des chemins fer d'intérêt local.

ART. 5.

La concession pour toutes lignes expire le 31 décembre 19 L'État devra veiller au service fin cier de certaines obligations émi par des petites Compagnies inc porées et dont l'échéance est pos rieure au 31 décembre 1950.

COMPAGNIE DU MIDI

CONVENTION

DU 9 JUILLET 1883

ART. 1 et 2.

Ces articles se rapportent à la oncession de lignes par l'État.

ART. 3.

La fin de la concession du réseau t fixée au 31 décembre 1960.

ART. 4.

L'État remet à la Compagnie la gne de Perpignan à Prades avec utes ses dépendances. La valeur matériel, estimé par des experts, ra remboursée à l'État par la Comgnie.

ART. 5.

La ligne de Buzy à Laruns sera mise à la Compagnie, libre de utes charges[1].

ART. 6.

Lors de la remise des lignes, il est océdé à la reconnaissance contractoire de ces lignes et à une évaation des travaux nécessaires pour s mettre en état. En cas de désacrd entre l'État et la Compagnie, est procédé par arbitrage.

1. C'est ici que devrait se placer l'article 19 latif à la participation de l'État aux frais de ligne de Pont-de-Montgon à Arvant, condée à titre éventuel.

COMPAGNIE DE L'EST

CONVENTION

DU 11 JUIN 1883

ART. 1.

L'État concède une série de lignes. La Compagnie s'engage à accepter la concession qui lui sera faite de 250 kilomètres de chemins de fer situés dans les départements qu'elle dessert.

ART. 2.

L'État remet à la Compagnie un certain nombre de lignes achevées.

ART. 3.

Toutes les concessions nouvelles expirent avec celle du réseau principal, à la date du 26 novembre 1954.

COMPAGNIE DE L'OUEST

CONVENTION

DU 17 JUILLET 1883

ART. 1 et 2.

L'État concède un certain nombre de lignes. La Compagnie s'engage à accepter la concession de 200 kilomètres nouveaux, ainsi que l'exploitation des lignes d'intérêt local à incorporer à son réseau.

ART. 3.

Les lignes concédées aux articles 1 et 2 sont soumises au cahier des charges de tout le réseau; leur concession prendra fin en même temps que celle du réseau entier, le 31 décembre 1956.

COMPAGNIE P.-L.-M. — CONVENTION DU 26 MAI 1883 ET CONVENTION ADDITIONNELLE DU 9 JUILLET 1883	COMPAGNIE D'ORLÉANS — CONVENTION DU 23 JUIN 1883	COMPAGNIE DU NORD — CONVENTION DU 5 JUIN 1883
	ART. 7. La dette contractée par la Compagnie envers l'État, par suite des avances qu'elle a reçues à titre de garantie d'intérêts, est liquidée et arrêtée à la somme de 205.398.881 fr. 26, y compris les intérêts jusqu'au 1er janvier 1883. Cette dette cessera de porter intérêt à partir du 1er janvier 1884. *Elle sera remboursée et éteinte, ainsi qu'il est dit aux articles* 8 *et* 10, *par compensation avec les dépenses de toute nature faites par la Compagnie au compte de l'État sur les lignes des articles* 2, 3 *et* 4 (Convention du 17 mai 1886).	
ART. 6. Le dépense de construction des lignes désignées à l'article 1er sera à la charge de l'État. Toutefois, la Compagnie contribuera aux dépenses de la superstructure à raison de 25.000 francs par kilomètre ; elle fournira, de plus, à ses frais, le matériel roulant, ainsi que le matériel, le mobilier et l'outillage des gares. La Compagnie exécutera ou achèvera, dans l'ordre qui lui sera indiqué par l'Administration supérieure, les travaux de toutes ces lignes, y compris ceux d'agrandissement et de modification des gares de jonction avec les lignes qui lui appartiennent aujourd'hui, pour le compte de l'État. Elle fera à cet effet, si l'État le demande, toutes les avances de fonds nécessaires. *Dans le cas où le Gouvernement désirerait renoncer au bénéfice de cette disposition, il devrait en prévenir la Compagnie six mois au moins à l'avance* (Convention du 9 juillet 1883).	ART. 8. La dépense de construction des lignes désignées à l'article 3 sera à la charge de l'État. Toutefois, la Compagnie y participera dans la mesure suivante : 1° Elle contribuera, jusqu'à concurrence de 40 millions, aux dépenses restant à faire pour la construction de la ligne de Limoges à Montauban. Dans le cas où ces dépenses n'atteindraient pas 40 millions, le surplus sera versé par elle dans les caisses du Trésor dans un délai de six mois après l'ouverture complète de la ligne; 2° Elle contribuera aux dépenses de superstructure des autres lignes, à raison de 25.000 francs par kilomètre; 3° Elle fournira, de plus, à ses frais, le matériel roulant, le mobilier, l'outillage et les approvisionnements de toutes les lignes qui font l'objet dudit article 3. *L'État exécutera lui-même l'infrastructure de ces lignes, c'est-à-dire les acquisitions de terrains, les terrassements et ouvrages d'art. Les*	ART. 6. La dépense de construction de lignes désignées à l'article 1er ser à la charge de l'État. Toutefois, l Compagnie mettra à la dispositio de l'État, à titre de fonds de con cours, une somme de 90 millions d francs; elle fournira, de plus, à se frais, le matériel roulant, ainsi qu le matériel, le mobilier et l'outillag des gares (dont la valeur est éva luée à 11 millions). La Compagnie exécutera pour l compte de l'État, dans l'ordre qu lui sera indiqué par l'Administratio supérieure, les travaux de toutes le lignes, y compris ceux d'agrandis sement et de modification des gare de jonction avec les lignes qui lu appartiennent aujourd'hui. Elle fer à cet effet toutes les avances d fonds nécessaires.

COMPAGNIE DU MIDI — CONVENTION DU 9 JUILLET 1883	COMPAGNIE DE L'EST — CONVENTION DU 11 JUIN 1883	COMPAGNIE DE L'OUEST — CONVENTION DU 17 JUILLET 1883
ART. 7.	ART. 4.	ART. 4.
Dans les travaux jugés nécessaires, l'État exécutera lui-même les travaux d'infrastructure, et la Compagnie se chargera du soin d'exécuter les autres travaux pour le compte de l'État ; elle contribuera, pour 25.000 francs seulement par kilomètre, aux frais de superstructure (évaluation de la dépense totale, 30 millions), et elle fournira le matériel roulant et tout le matériel d'équipement (évalué à 31 millions).	La dépense de construction des lignes désignées à l'article 1er sera à la charge de l'État. Toutefois, la Compagnie contribuera aux dépenses de la superstructure, à raison de 25.000 francs par kilomètre. Elle fournira, de plus, à ses frais, le matériel roulant, ainsi que le matériel, le mobilier et l'outillage des gares. La Compagnie exécutera ou achèvera, pour le compte de l'État, dans l'ordre qui lui sera indiqué par l'Administration supérieure, les travaux de toutes les lignes, soit à simple voie, soit à double voie, suivant les prescriptions du Ministre des Travaux publics. Elle fera, à cet effet, toutes les avances de fonds nécessaires. Dans le cas où le Gouvernement désirerait renoncer au bénéfice de cette disposition, il devrait en prévenir la Compagnie six mois au moins à l'avance.	La dépense de construction des lignes désignées à l'article 1er sera à la charge de l'État. Toutefois, la Compagnie contribuera aux dépenses de la superstructure, à raison de 25.000 francs par kilomètre. Elle fournira, de plus, à ses frais, le matériel roulant, ainsi que le matériel, le mobilier et l'outillage des gares. La Compagnie exécutera ou achèvera, pour le compte de l'État, dans l'ordre qui lui sera indiqué par l'Administration supérieure, les travaux de toutes les lignes, soit à simple voie, soit à double voie, suivant les prescriptions du Ministre des Travaux publics, y compris les travaux d'agrandissement et de modification des gares de jonction avec les lignes qui lui appartiennent aujourd'hui. Elle fera, à cet effet, toutes les avances de fonds nécessaires. Dans le cas où le Gouvernement désirerait renoncer au bénéfice de cette disposition, il devrait en prévenir la

COMPAGNIE P.-L.-M. — CONVENTION DU 26 MAI 1883 ET CONVENTION ADDITIONNELLE DU 9 JUILLET 1883	COMPAGNIE D'ORLÉANS — CONVENTION DU 23 JUIN 1883	COMPAGNIE DU NORD — CONVENTION DU 5 JUIN 1883
	projets seront communiqués à la Compagnie qui pourra proposer les modifications nécessaires. La Compagnie sera chargée de l'exécution des autres travaux, y compris ceux d'agrandissement et de modification des gares de jonction avec les lignes concédées à la Compagnie. *Cependant, sauf arrangement contraire, l'État achèvera les sections dont il aura commencé la superstructure.* *L'exécution par la Compagnie des travaux de superstructure sera précédée de la livraison des travaux d'infrastructure exécutés par l'Etat.... La Compagnie devra ouvrir........ dans un délais de dix-huit mois.* *La Compagnie fera l'avance de tous les fonds nécessaires, tant pour les travaux qu'elle aura à exécuter au compte de l'État que pour l'achèvement des lignes que l'État terminera directement en vertu des quatre paragraphes précédents. Dans le cas où le Gouvernement désirerait renoncer au bénéfice de cette disposition, il devrait en prévenir la Compagnie six mois au moins à l'avance* (Convention du 17 mai 1886).	
Les dépenses à rembourser par l'État, comprenant les frais généraux, les frais de personnel et l'intérêt des capitaux pendant la construction, ne pourront, sauf des exceptions motivées par des circonstances de force majeure ou par le caractère aléatoire de certaines estimations, telles que : acquisitions de terrains, percements de souterrains, épuisements exceptionnels, consolidation et assainissement de tranchées et remblais, etc., excéder les maxima qui seront fixés d'un commun accord entre l'État et	Comme ci-contre pour la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.	Comme ci-contre pour la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.

COMPAGNIE DU MIDI — CONVENTION DU 9 JUILLET 1883	COMPAGNIE DE L'EST — CONVENTION DU 11 JUIN 1883	COMPAGNIE DE L'OUEST — CONVENTION DU 17 JUILLET 1883
		Compagnie au moins six mois à l'avance. Un accord ultérieur entre le Ministre des Travaux publics et la Compagnie réglera les conditions dans lesquelles celle-ci prendra livraison, pour les achever, des lignes dont l'infrastructure est en ce moment commencée par l'État.
Les dépenses à rembourser par l'État à la Compagnie comprennent les frais généraux, les frais de personnel et l'intérêt des capitaux pendant la construction. Ces remboursements, toutefois, pour l'ensemble des lignes faisant l'objet de la présente convention et déduction faite de la contribution de la Compagnie spécifiée à l'alinéa précédent, ne pourront, en ce qui concerne les travaux de superstructure, s'élever à plus de 90.000 francs par kilomètre. Lorsque ce maximum sera dépassé, l'excédent restera à la	Comme ci-contre pour la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.	Comme ci-contre pour la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.

COMPAGNIE P.-L.-M. — CONVENTION DU 26 MAI 1883 ET CONVENTION ADDITIONNELLE DU 9 JUILLET 1883	COMPAGNIE D'ORLÉANS — CONVENTION DU 23 JUIN 1883	COMPAGNIE DU NORD — CONVENTION DU 5 JUIN 1883
la Compagnie après approbation des projets d'exécution. En cas de désaccord, soit sur la fixation du maximum, soit sur les conséquences des exceptions ci-dessus désignées, il sera procédé par voie d'arbitrage. Le Ministre des Travaux publics se réserve, dans tous les cas, la faculté de faire exécuter les travaux par les ingénieurs de l'État dans le cas où il ne pourrait accepter les évaluations de la Compagnie.		
ART. 7. Lors de la remise à la Compagnie des lignes énoncées à l'article 2, il sera procédé à la reconnaissance contradictoire et à une évaluation des travaux nécessaires pour les remettre en état. En cas de désaccord sur la désignation ou l'évaluation de ces travaux, il sera prononcé par un arbitrage. Ces travaux seront exécutés par la Compagnie pour le compte de l'État.	ART. 9. La Compagnie doit accomplir, dans un délai de quatre années, les travaux de transformation de la ligne de Paris à Sceaux et Limours pour les ramener à la voie normale (dépense évaluée à 10 millions). ART. 10. Les dépenses de la Compagnie pour le compte de l'État seront couvertes par voie de compensation avec les sommes dues par la Compagnie en raison de son ancienne dette de garantie. Le surplus sera remboursé comme il est dit à l'article 11.	ART. 7. A dater de la remise à la Compagnie des lignes énoncées à l'article 2, les travaux restant à faire pour le développement de ces lignes seront exécutés par la Compagnie et à ses frais, au compte de premier établissement.
ART. 8. La Compagnie sera remboursée de ses avances par le payement annuel, qui lui sera fait par l'État, de l'intérêt et l'amortissement des emprunts effectués par elle pour subvenir aux dépenses faites en conformité des stipulations des articles 6 et 7. Le chiffre de cette annuité sera arrêté, pour chaque exercice, d'après le prix moyen des négociations de l'ensemble des obligations émises par la Compagnie dans cet exercice. Le prix moyen sera établi, déduc-	ART. 11. La Compagnie sera remboursée par l'État de ses avances au moyen d'annuités représentant les charges des sommes dépensées par elle pour le compte de l'État; ces charges (intérêts, amortissement, timbre et frais divers) seront déterminées conformément aux dispositions de l'article 2 de la convention du 22 juillet 1872. Le chiffre de l'annuité sera arrêté, pour chaque exercice, d'après le prix moyen des négociations de l'ensemble des obligations émises	ART. 8. La Compagnie sera remboursée de ses avances, pour la portion de ces avances qui dépasserait le fonds de concours de 90 millions, par le paiement annuel, qui lui sera fait par l'État, de l'intérêt et de l'amortissement des emprunts effectués par elle pour subvenir aux dépenses faites en conformité des stipulations de l'article 6. Comme au paragraphe de la Compagnie d'Orléans ci-contre.

COMPAGNIE DU MIDI — CONVENTION DU 9 JUILLET 1883	COMPAGNIE DE L'EST — CONVENTION DU 11 JUIN 1883	COMPAGNIE DE L'OUEST — CONVENTION DU 17 JUILLET 1883
charge de la Compagnie et sera ajouté à sa contribution plus haut mentionnée.		
ART. 8. Décide que la Compagnie ne sera pas obligée, chaque année, d'ouvrir plus de 120 kilomètres.	ART. 5. Lors de la remise à la Compagnie des lignes énumérées à l'article 2, il sera procédé à leur reconnaissance contradictoire et à une évaluation des travaux nécessaires pour les mettre en état et pour doubler les voies sur les points où ce doublement sera prescrit par le Ministre des Travaux publics. En cas de désaccord sur la désignation ou l'évaluation de ces travaux, il sera prononcé par un arbitrage dans les conditions de l'article précédent. Ces travaux seront exécutés par la Compagnie pour le compte de l'État.	ART. 5. Comme ci-contre pour l'article 5 de la Compagnie de l'Est.
ART. 9. Le remboursement des dépenses faites pour le compte de l'État se fait sous forme d'une annuité, réglée le 31 décembre de chaque année, des intérêts au taux effectif de l'emprunt en cas de retards. (D'autres dispositions relatives aux avances en argent consenties à l'État par la Compagnie; voir article 11.)	ART. 6. La Compagnie sera remboursée de ses avances par le paiement annuel, qui lui sera fait par l'État, de l'intérêt et de l'amortissement des emprunts effectués par elle pour subvenir aux dépenses faites en conformité des stipulations des articles 4 et 5. Le chiffre de cette annuité sera arrêté, pour chaque exercice, d'après le prix moyen des négociations de l'ensemble des obligations émises par la Compagnie dans cet exercice. Ce prix moyen sera établi, déduc-	ART. 6. Comme ci-contre pour l'article 6 de la Compagnie de l'Est.

COMPAGNIE P.-L.-M.

CONVENTION DU 26 MAI 1883 ET CONVENTION ADDITIONNELLE DU 9 JUILLET 1883

tion faite de l'intérêt couru au jour de la vente des titres, et en tenant compte de tous droits à la charge de la Compagnie dont ces titres sont ou seront frappés et de tous autres frais accessoires dont la Compagnie justifiera.

Les sommes dépensées dans un exercice auront droit, pour cet exercice, à l'intérêt, au taux effectif de l'emprunt, du 1er juillet au 31 décembre, quelle que soit l'époque de l'année à laquelle auront été effectués les travaux.

Le montant de l'annuité pour chaque exercice sera réglé au 31 décembre, et la Compagnie aura droit, sans qu'il soit besoin d'en faire la demande, aux intérêts, au taux effectif de l'emprunt, du montant de l'annuité depuis le 1er janvier jusqu'au jour où elle lui aura été effectivement soldée, si ce payement n'a été fait dans le courant de janvier.

Outre cette annuité, l'État remboursera, chaque année, à la Compagnie les frais de service des obligations émises par elle pour créer les ressources nécessaires à la construction des lignes concédées par la présente convention ; ces frais sont abonnés à 0 fr. 10 par obligation en circulation et par an.

ART. 9.

Les lignes désignées à l'article 1er seront exécutées dans certains délais[1]. La Compagnie ne pourra

1. Cet article n'est pas applicable, puisque la loi de finances fixe, chaque année, la marche des travaux. Deux clauses sont restées en vigueur.

COMPAGNIE D'ORLÉANS

CONVENTION DU 23 JUIN 1883

par la Compagnie dans cet exercice.

Les sommes dépensées dans le cours d'un exercice seront augmentées de six mois d'intérêt au taux effectif de l'emprunt, quelle que soit l'époque de l'année à laquelle auront été effectuées les dépenses.

Le montant de l'annuité pour chaque exercice sera réglé au 31 décembre, et la Compagnie aura droit, sans qu'il soit besoin pour elle d'en faire la demande, aux intérêts, au taux effectif de l'emprunt, du montant de l'annuité depuis le 1er janvier jusqu'au jour où elle lui aura été effectivement soldée.

Outre cette annuité, l'État remboursera, chaque année, à la Compagnie, les frais du service des obligations émises par elle pour créer les ressources nécessaires à la construction des lignes concédées par la présente convention. Ces frais sont abonnés à raison de 0 fr. 10 par obligation en circulation et par an.

ART. 12.

Comme pour le Paris-Lyon-Méditerranée[1].

La Compagnie n'est pas tenue à

1. La convention du 17 mai 1886 a annulé le paragraphe concernant les délais d'exécution.

COMPAGNIE DU NORD

CONVENTION DU 5 JUIN 1883

Pendant la période d'emploi du fonds de concours de 90 millions, les frais visés par l'alinéa précédent seront portés au compte de l'État pour les obligations afférentes à chaque ligne et jusqu'à la mise en exploitation de chaque ligne.

ART. 9.

La Compagnie n'est pas tenue d'achever plus de 100 kilomètres par an.

La Compagnie du Nord, de même que la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, n'a, jusqu'ici, pas de dette de garantie.

COMPAGNIE DU MIDI — CONVENTION DU 9 JUILLET 1883	COMPAGNIE DE L'EST — CONVENTION DU 11 JUIN 1883	COMPAGNIE DE L'OUEST — CONVENTION DU 17 JUILLET 1883
	tion faite de l'intérêt couru au jour de la vente des titres, et en tenant compte de tous droits à la charge de la Compagnie dont ces titres sont ou seront frappés et de tous autres frais accessoires dont la Compagnie justifiera. Les sommes dépensées dans un exercice auront droit, pour cet exercice, à l'intérêt, au taux effectif de l'emprunt, du 1er juillet au 31 décembre, quelle que soit l'époque de l'année à laquelle auront été effectués les travaux. Le montant de l'annuité pour chaque exercice sera réglé au 31 décembre et payé dans le mois de janvier suivant. Dans le cas où ce paiement n'aurait pas été effectué dans ledit mois, la Compagnie aura droit, sans qu'il soit besoin d'en faire la demande, aux intérêts, au taux effectif de l'emprunt, du montant de l'annuité depuis le 1er janvier jusqu'au jour où cette annuité lui aura été effectivement soldée. En outre de cette annuité, l'État remboursera, chaque année, à la Compagnie les frais de service des obligations émises pour créer les ressources nécessaires à la construction ou à l'achèvement des lignes concédées par la présente convention ; ces frais sont abonnés à 0 fr. 10 par obligation en circulation et par an.	
	ART. 7.	ART. 7.
(En ce qui concerne le maximum des lignes kilométriques à ouvrir chaque année, voir l'article 8.)	(En ce qui concerne les délais pour la construction, voir l'article 9 de la convention avec la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.)	(En ce qui concerne les délais pour la construction, voir l'article 9 de la convention avec la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.)

COMPAGNIE P.-L.-M. CONVENTION DU 26 MAI 1883 ET CONVENTION ADDITIONNELLE DU 9 JUILLET 1883	COMPAGNIE D'ORLÉANS CONVENTION DU 23 JUIN 1883	COMPAGNIE DU NORD CONVENTION DU 5 JUIN 1883
être tenue de livrer à l'exploitation annuellement plus de 200 kilomètres des lignes dont l'infrastructure aura été terminée ou exécutée par elle. Dans le cas où, par le fait de la Compagnie, les délais d'exécution fixés par le présent article seraient dépassés pour une ou plusieurs lignes, la contribution à la construction, imposée à la Compagnie par l'article 6, sera augmentée de 5.000 francs par kilomètre et par année de retard. Ne seront pas considérés comme étant du fait de la Compagnie les retards qui seraient la conséquence des difficultés qu'elle éprouverait à réaliser les fonds nécessaires à l'exécution des travaux, à raison de la situation du marché financier, constatée par le Gouvernement.	livrer à l'exploitation plus de 250 kilomètres par an. En ce qui concerne le remboursement de l'ancienne dette, voir l'article 7 ci-dessus.	Comme la Compagnie du Nord fournit une contribution égale à l'estimation des frais de construction (art. 1 et 6), on ne peut prévoir ici un remboursement de l'État, dans le cas où cette estimation serait dépassée (Voir l'article 8).

COMPAGNIE DU MIDI

CONVENTION DU 9 JUILLET 1883

En ce qui concerne le rembour-ment de l'ancienne dette, voir rticle 11 ci-dessous.

COMPAGNIE DE L'EST

CONVENTION DU 11 JUIN 1883

ART. 8.

La dette contractée par la Compagnie envers l'État, par suite des avances qu'elle a reçues à titre de garantie d'intérêts pour les exercices antérieurs à l'année 1883, qui s'élève, intérêts compris, au chiffre de 150.636.551 fr. 47, sera compensée avec les dépenses de premier établissement incombant à l'État, aux termes des articles 4 et 5 des présentes conventions, pour l'achèvement de la superstructure des lignes dénommées à l'article 1er et pour les travaux d'agrandissement et de modification des gares de jonction tant de ces mêmes lignes que de celles dénommées à l'article 2 avec les lignes qui appartiennent aujourd'hui à la Compagnie.

L'État fait abandon de cette dette à la Compagnie qui accepte cet abandon comme représentant à forfait la part contributive de l'État.

1° Dans les travaux d'établisse-

COMPAGNIE DE L'OUEST

CONVENTION DU 17 JUILLET 1883

ART. 8.

La dette contractée par la Compagnie envers l'État, par suite des avances qu'elle a reçues à titre de garantie d'intérêts pour les exercices antérieurs à l'année 1883, qui s'élève, au 31 décembre 1882, en capital, à 189.809.288 fr. 14 et, en intérêts, à 50.886.187 fr. 43, sera compensée avec les dépenses à la charge de l'État que la Compagnie prendra à son compte, jusqu'à concurrence de 160.000.000 francs pour les objets suivants :

1° Dépenses restant à faire en dehors de celles déjà faites ou payées par l'État, pour l'établissement ou l'agrandissement des gares de jonction des lignes énumérées aux articles 1 et 2 ci-dessus avec les lignes qui appartiennent aujourd'hui à la Compagnie, ainsi que pour les gares de formation des trains;

2° Travaux de consolidation et de parachèvement à exécuter à la charge

COMPAGNIE P.-L.-M. — CONVENTION DU 26 MAI 1883 ET CONVENTION ADDITIONNELLE DU 9 JUILLET 1883	COMPAGNIE D'ORLÉANS — CONVENTION DU 23 JUIN 1883	COMPAGNIE DU NORD — CONVENTION DU 5 JUIN 1883

COMPAGNIE DU MIDI	COMPAGNIE DE L'EST	COMPAGNIE DE L'OUEST
CONVENTION DU 9 JUILLET 1883	CONVENTION DU 11 JUIN 1883	CONVENTION DU 17 JUILLET 1883

ment ou d'agrandissement des gares de jonction des lignes énumérées aux articles 1 et 2 ci-dessus avec les lignes qui appartiennent aujourd'hui à la Compagnie, c'est-à-dire dans les travaux tant des gares de bifurcation que des gares de formation de trains;

2° Dans les travaux de superstructure définis par le cahier des charges supplémentaires du 11 juillet 1868, qui restent à exécuter pour établir à simple voie les lignes énumérées à l'article 1er;

3° Dans les travaux de superstructure de la seconde voie à établir sur une partie de ces lignes, jusqu'à concurrence d'une longueur de 182 kilomètres.

La Compagnie s'engage à exécuter complètement ces travaux à ses frais, tant en paiement de sa dette que pour couvrir la part qu'elle doit prendre aux dépenses de superstructure en vertu de l'article 4.

Le complément des travaux de seconde voie, qui seront reconnus immédiatement nécessaires, restera à la charge de l'État. La Compagnie fera les avances de fonds nécessaires, et l'État lui en tiendra compte dans les conditions fixées par l'article 6.

Si l'État réclame ultérieurement la mise à double voie de tout ou partie des lignes établies à simple voie, il paiera, chaque année, à la Compagnie une annuité suffisante pour couvrir l'intérêt et l'amortissement du capital dépensé, tant que le produit brut de ces lignes restera inférieur à 35.000 francs par kilomètre; lorsque ce produit atteindra 35.000 francs par kilomètre ou lui sera supérieur, l'intérêt et l'amortissement du capital dépensé resteront à la charge du compte général

de l'État sur les lignes énumérées à l'article 2;

3° Doublement des voies sur les sections des lignes concédées par la présente convention où ce doublement pourra être prescrit par le Ministre des Travaux publics;

4° Rachat, parachèvement, remise en état, raccordements et jonctions avec les gares de la Compagnie des lignes d'intérêt local que l'État viendrait à incorporer au réseau d'intérêt général;

5° Enfin, une part dans les dépenses de superstructure et, au besoin, d'infrastructure à la charge de l'État en dehors de la contribution de 25.000 francs par kilomètre fournie par la Compagnie.

Moyennant ces dépenses à faire par la Compagnie dans la limite ci-dessus indiquée, et qui comprendront les frais généraux, les frais de personnel et l'intérêt des capitaux pendant la construction, c'est-à-dire jusqu'à la clôture du compte de premier établissement prévu à l'article 11, l'État fait abandon de sa dette à la Compagnie.

Le complément des travaux de seconde voie, qui seront reconnus immédiatement nécessaires, restera à la charge de l'État.

La Compagnie fera les avances de fonds nécessaires, et l'État lui en tiendra compte dans les conditions fixées par l'article 6.

Si l'État réclame ultérieurement la mise à double voie de tout ou partie des lignes établies à simple voie, il paiera, chaque année, à la Compagnie une annuité suffisante pour couvrir l'intérêt et l'amortissement du capital dépensé, tant que le produit brut de ces lignes restera inférieur à 35.000 francs par kilomètre; lorsque ce produit atteindra

COMPAGNIE P.-L.-M.	COMPAGNIE D'ORLÉANS	COMPAGNIE DU NORD
CONVENTION DU 26 MAI 1883 ET CONVENTION ADDITIONNELLE DU 9 JUILLET 1883	CONVENTION DU 23 JUIN 1883	CONVENTION DU 5 JUIN 1883
ART. 10.	ART. 13.	ART. 10.
Les lignes ajoutées aux concessions de la Compagnie par les articles 1, 2 et 3 de la présente convention et celles qui constituent aujourd'hui son ancien et son nouveau réseau formeront un ensemble régi par le cahier des charges actuellement en vigueur, et pour lequel il n'y aura désormais qu'un compte unique de recettes et de dépenses de l'exploitation. Dans ces dernières seront compris notamment les allocations de la Compagnie pour la caisse des retraites, les impôts, les frais de contrôle et les indemnités pour accidents, pertes, avaries et incendies. *Les résultats de l'exploitation des*	Les lignes concédées à la Compagnie en vertu des articles 2, 3 et 4 de la présente convention, celles qui constituent aujourd'hui l'ancien et le nouveau réseau de la Compagnie, déduction faite des lignes énumérées à l'article 1er de la présente convention, ainsi que le réseau de la Sarthe, formeront un ensemble régi par le cahier des charges actuellement en vigueur et soumis, en outre, aux dispositions additionnelles contenues dans le cahier des charges annexé aux conventions de 1875. Il n'y aura désormais, pour l'ensemble de ces lignes, qu'un compte unique de recettes et de dépenses d'exploitation.	Les lignes ajoutées aux conces[sions] de la Compagnie par le[s] articles 1, 2 et 3 de la présente con[vention] et celles qui constituen[t] aujourd'hui son ancien et son nou[veau] réseau formeront un ensembl[e] régi par le cahier des charge[s] actuellement en vigueur et pou[r] lequel il n'y aura désormais qu'u[n] compte unique de recettes et d[e] dépenses de l'exploitation. Dans ce[s] dernières seront compris notam[ment] les allocations de la Compa[gnie] pour la caisse des retraites, les impôts, les frais de contrôle e[t] les indemnités pour accidents, pertes, avaries et incendies.

NOTA. — Malgré l'unification des réseaux en exploitation, les anciens « nouveau réseau » de la Compagnie-Paris-Lyon-Méditerranée et de l[a] Compagnie d'Orléans conservent encore une importance particulière, au point de vue de la garantie d'intérêts. Dans ces deux Compagnies, e[n] effet, en vertu des conventions de 1883, la garantie ne profite qu'à l'ancien nouveau réseau ; aussi les comptes de frais d'établissement d[e] l'ancien réseau et du nouveau réseau donnent-ils lieu à deux comptes distincts. Le revenu réservé et le déversoir disparaissent dans l[e] compte des produits nets de ces deux Compagnies, car on doit désormais calculer, d'après le taux réel, la charge du capital à préleve[r] avec dividende minimum et à compenser avec le produit net de l'exploitation. D'autre part, la garantie de l'État s'applique au montant d[e] la charge du capital et non plus jusqu'à concurrence d'une certaine somme au total du capital du nouveau réseau. (Voir les disposition[s] relatives à la garantie d'intérêts de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée et de la Compagnie du Nord, article 11 des conventions de 1883. Les termes ne sont pas, il faut le reconnaître, absolument clairs et simples, et il est évident que le texte des anciennes conventions, qu[i] devaient tenir compte du revenu réservé et du déversoir, a influé sur la forme de leur rédaction.

COMPAGNIE DU MIDI

CONVENTION

DU 9 JUILLET 1883

ART. 10.

Les lignes ajoutées aux conces-ions de la Compagnie par la pré-ente convention, et celles qui onstituent aujourd'hui son ancien t son nouveau réseau formeront un nsemble régi, tant pour sa cons-ruction que pour son exploitation, ar les mêmes clauses et conditions, t pour lequel il n'y aura désormais, n ce qui concerne les lignes qui uront cessé d'être exploitées au ompte de premier établissement, u'un compte unique de recettes t de dépenses de l'exploitation. ans ces dernières seront compris otamment les allocations de la ompagnie pour les caisses des etraites et de prévoyance et autres nstitutions de bienfaisance, les mpôts, les frais de contrôle et les ndemnités pour accidents, pertes, varies et incendies.

ART. 11.

La Compagnie paiera à l'État, endant dix années à compter de 884 inclus, les sommes suivantes, estinées à subvenir aux dépenses ue l'État aura à effectuer, dans

COMPAGNIE DE L'EST

CONVENTION

DU 11 JUIN 1883

d'exploitation défini à l'article 9.

L'intérêt et l'amortissement des sommes que la Compagnie emprun-tera pour l'exécution de ces travaux seront compris dans le règlement général annuel des comptes qui seront établis à l'avenir, en ce qui concerne la garantie d'intérêts, conformément aux règles posées par les articles 9, 10 et 11 ci-après jusqu'à l'expiration du terme fixé par la convention du 31 décembre 1875.

ART. 9.

A partir du 1er janvier 1883, il sera dressé un compte unique des recettes et des dépenses de chaque exercice.

On comprendra, d'une part, dans les comptes des recettes :

1° Toutes les recettes des lignes en exploitation complète, y compris la part revenant à la Compagnie de l'Est des produits des chemins de Petite et de Grande Ceinture et de ceux des lignes exploitées par la Compagnie de l'Est pour le compte de tiers, avec l'approbation du Gouvernement ;

2° Les annuités reçues par la Compagnie en représentation des subventions et des participations de l'État pour la construction des lignes concédées, tant par les conventions antérieures que par la présente convention, au fur et à mesure de l'entrée de chacune de ces lignes dans le compte de l'exploitation complète ;

3° L'annuité représentant le prix de rachat des lignes cédées à l'Allemagne ;

4° L'annuité reçue par la Compagnie pour couvrir l'emprunt spécial

COMPAGNIE DE L'OUEST

CONVENTION

DU 17 JUILLET 1883

35.000 francs par kilomètre, ou lui sera supérieur, l'intérêt et l'amortissement du capital dépensé resteront à la charge du compte général de l'exploitation défini à l'article 9.

L'intérêt et l'amortissement des sommes que la Compagnie emprun-tera pour l'exécution de ces travaux seront compris dans le règlement général annuel des comptes qui seront établis à l'avenir, en ce qui concerne la garantie d'intérêts, conformément aux règles posées par les articles 9, 10 et 11 ci-après, jusqu'au 31 décembre 1935.

ART. 9.

A partir du 1er janvier 1883, il sera dressé un compte unique des recettes et des dépenses de chaque exercice.

On comprendra, d'une part, dans le compte des recettes :

1° Toutes les recettes des lignes en exploitation complète, y compris la part revenant à la Compagnie de l'Ouest des produits des chemins de Petite et de Grande Ceinture, et de ceux des lignes exploitées par la Compagnie de l'Ouest pour le compte de tiers avec l'approbation du Gouvernement ;

2° Les annuités reçues par la Compagnie en représentation des subventions et des participations de l'État pour la construction des lignes concédées, tant par les conventions antérieures que par la présente convention, au fur et à mesure de l'entrée de chacune de ces lignes dans le compte de l'exploitation complète ;

3° Les annuités reçues par la Compagnie pour la couvrir de l'intérêt et de l'amortissement des dépenses de secondes voies qui pourraient être établies sur l'ordre

COMPAGNIE P.-L-M. — CONVENTION DU 26 MAI 1888 ET CONVENTION ADDITIONENLLE DU 9 JUILLET 1883	COMPAGNIE D'ORLÉANS — CONVENTION DU 23 JUIN 1883	COMPAGNIE DU NORD — CONVENTION DU 5 JUIN 1883
chemins de fer de Petite et Grande Ceinture de Paris, pour la part afférente à la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, continueront d'être ajoutés au compte de l'exploitation de la Compagnie. *Seront aussi compris dans le compte annuel de l'exploitation les charges résultant des engagements de toute nature, que la Compagnie pourra contracter avec l'assentiment du Ministre des Travaux publics vis-à-vis des concessionnaires de chemins de fer reliés avec des lignes ou en correspondance avec elles, et les résultats de tout traité de correspondance par terre, par eau ou par voie de fer, autorisé par le Ministre* (Convention du 9 juillet).	Dans ces dernières on comprendra notamment les sommes consacrées par la Compagnie à la constitution des retraites de ses employés; les versements aux caisses de prévoyance, les impôts, patentes et frais de contrôle, les indemnités relatives aux accidents, pertes, avaries causés par les incendies, les subventions aux correspondances par voie de terre ou par voie d'eau, ainsi que les charges résultant des engagements de toute nature que la Compagnie pourra contracter, avec l'assentiment du Ministre des Travaux publics, vis-à-vis des concessionnaires de chemins de fer reliés avec ces lignes ou en correspondance avec elles.	
(Les dispositions relatives au compte de l'exploitation partielle sont contenues dans l'article 16.)	(Les dispositions relatives au compte de l'exploitation partielle sont contenues dans l'article 18.)	(Les dispositions relatives au compte de l'exploitation partielle sont contenues dans l'article 16.)

COMPAGNIE DU MIDI

CONVENTION

DU 9 JUILLET 1883

cet intervalle, en vertu de la présente convention, savoir : En 1884, le dernier jour de chaque trimestre, une somme de 8.600.000 francs par trimestre.

Pendant les années suivantes, une somme égale à celle dont le Ministre lui aura notifié le montant, au plus tard le 31 décembre de l'année précédente, dans la limite d'un maximum de 22 millions de francs en 1885, 1886 et 1887; 27 millions en 1888, 1889 et 1890, et 32 millions pendant les années au delà, la somme ainsi demandée par l'État étant payable en deux termes semestriels, à l'échéance du 30 juin et du 31 décembre.

Chacune des sommes payées à l'État, en exécution de l'alinéa précédent, sera remboursée par lui à la Compagnie au moyen d'annuités payables par termes semestriels, le 1er janvier et le 1er juillet de chaque année, le premier terme étant exigible à l'expiration du délai de six mois à partir du jour du paiement à l'État de la somme à rembourser, et le dernier à l'échéance du 1er janvier 1957. Ces annuités seront calculées comme il est dit au deuxième alinéa de l'article 9 ci-dessus.

Seule, la partie de la somme payée par la Compagnie à l'État pendant l'année 1884, représentant, en capital et intérêts, le solde de la dette contractée par la Compagnie envers l'État du chef de la garantie d'intérêts stipulée dans les conventions antérieures, restera acquise à l'État, moyennant quoi la Compagnie sera dûment libérée de cette dette. Les dispositions de l'alinéa précédent ne s'appliqueront qu'au complément de cette somme.

Les intérêts de chaque terme des annuités à payer par l'État à la Compagnie, en remboursement des

COMPAGNIE DE L'EST

CONVENTION

DU 11 JUIN 1883

émis par elle en remplacement des insuffisances non payées par l'État pour les exercices de 1871 et 1872, conformément à la convention en date du 6 décembre 1872;

5° Les annuités reçues par la Compagnie pour la couvrir de l'intérêt et de l'amortissement des dépenses des secondes voies établies sur l'ordre du Ministre des Travaux publics, conformément à l'article 11 de la convention du 31 décembre 1875.

On comprendra, d'autre part, dans le compte des dépenses :

1° Toutes les dépenses d'exploitation, y compris notamment les allocations de la Compagnie pour les caisses de retraites, de secours et de prévoyance, les impôts, les frais de contrôle et les indemnités pour accidents, pertes, avaries et incendies;

2° Les redevances, subventions annuelles et charges de toute nature incombant à la Compagnie de l'Est pour des lignes concédées à des tiers et exploitées, soit par elle, soit par les concessionnaires eux-mêmes, avec la participation de la Compagnie de l'Est, en vertu de traités déjà approuvés par le Gouvernement ou qui seront approuvés ultérieurement par le Ministre des Travaux publics;

3° L'intérêt, l'amortissement et les frais accessoires, au taux effectif des emprunts contractés, des sommes employées par la Compagnie et dûment justifiées, dans les conditions fixées par le décret du 2 mai 1863 et les conventions en vigueur :

a) Pour le rachat, la construction, la mise en exploitation et les approvisionnements effectifs (ces derniers limités au chiffre maximum de 35.000 francs) des lignes en exploitation complète;

COMPAGNIE DE L'OUEST

CONVENTION

DU 17 JUILLET 1883

du Ministre des Travaux publics.

On comprendra, d'autre part, dans le compte des dépenses :

1° Toutes les dépenses d'exploitation, y compris, notamment, les allocations de la Compagnie, pour les caisses de retraites, de secours et de prévoyance, les impôts, les frais de contrôle et les indemnités pour accidents, pertes, avaries et incendies, et le fonds fixe d'amortissement des actions ;

2° Les subventions à des services de correspondances par terre ou par eau autorisés par l'Administration supérieure, ainsi que les redevances, subventions annuelles et charges de toute nature incombant à la Compagnie de l'Ouest pour des lignes concédées à des tiers et exploitées, soit par elle, soit par les concessionnaires eux-mêmes, avec la participation de la Compagnie de l'Ouest, en vertu des traités déjà approuvés par le Gouvernement ou qui seront approuvés ultérieurement par le Ministre des Travaux publics;

3° L'intérêt, l'amortissement et les frais accessoires, au taux effectif des emprunts contractés, des sommes employées par la Compagnie et dûment justifiées, dans les conditions fixées par le décret du 6 mai 1863 et les conventions en vigueur :

a) Pour le rachat, la construction, la mise en service et les approvisionnements effectifs (ces derniers limités au chiffre maximum de 35.000 francs) des lignes en exploitation complète;

b) Pour la réparation des dommages après la guerre de 1870-1871;

c) Pour liquider, dans les conditions des paragraphes 1 et 2 ci-dessus, les insuffisances des exercices antérieurs non encore réglés, en y comprenant les charges résultant de

COMPAGNIE P.-L.-M.

CONVENTION DU 26 MAI 1883 ET CONVENTION ADDITIONNELLE DU 9 JUILLET 1883

ART. 11.

Les articles 6, 7 et 8 de la convention du 3 juillet 1875, relatifs à la garantie d'intérêts, sont remplacés, à partir du 1er janvier 1884, par les dispositions suivantes :

Sur le produit net résultant du compte unique d'exploitation dont il vient d'être parlé, la Compagnie prélèvera :

1° Les charges effectives (intérêts, amortissement et frais accessoires) des sommes empruntées [1] par elle, sous déduction des annuités dues pour l'exercice en représentation des subventions et soldées à la Compagnie :

a) Pour le rachat, la construction et la mise en service des lignes

1. D'après l'avenant du 9 juillet, il faut remplacer le mot *empruntées* par le mot *dépensées*.

COMPAGNIE D'ORLÉANS

CONVENTION DU 23 JUIN 1883

ART. 14.

Les dispositions des conventions antérieures concernant la garantie d'intérêts à la charge de l'État et le partage des bénéfices sont remplacées, à compter du 1er janvier 1884, par les dispositions suivantes :

La Compagnie ne pourra avoir recours à la garantie de l'État que dans le cas où le produit net résultant du compte unique d'exploitation dont il est parlé à l'article 13 serait insuffisant pour faire face aux affectations suivantes, savoir :

1° Les charges effectives (intérêts, amortissement et frais accessoires, déduction faite des annuités reçues de l'État à titre de subvention) des sommes dépensées par la Compagnie :

a) Pour le rachat, la construction et la mise en service des lignes

COMPAGNIE DU NORD

CONVENTION DU 5 JUIN 1883

ART. 11.

Les articles 9 et 10 de la convention du 31 décembre 1875, relatifs à la garantie d'intérêts, sont remplacés, à partir du 1er janvier 1884, par les dispositions suivantes :

Sur le produit net résultant du compte unique d'exploitation dont il vient d'être parlé, la Compagnie prélèvera :

1° Les charges effectives (intérêts, amortissement et frais accessoires) des emprunts à servir par elle, sous déduction des annuités dues pour l'exercice en représentation des subventions et soldées à la Compagnie.

a) Pour le rachat, la construction et la mise en service des lignes exploitées ou à ouvrir constituant son ancien réseau actuel, accru des lignes définies aux articles 1, 2 et 3, et toutes dépenses dûment justifiées,

COMPAGNIE DU MIDI

CONVENTION

DU 9 JUILLET 1883

sommes dont elle lui a fait l'avance, sont dus de plein droit à la Compagnie à partir de l'échéance dudit terme jusqu'au jour du paiement effectif du montant de ce terme.

ART. 12.

Jusqu'au 1er janvier qui suivra l'achèvement de l'ensemble des lignes désignées au paragraphe 1er de l'article 1er ci-dessus, les charges d'intérêts et d'amortissement des obligations émises pour l'exécution de ces lignes et de celles concédées à la Compagnie par la convention du 14 décembre 1875, seront payées au moyen des produits des sections de ces lignes qui seront successivement mises en exploitation. En cas d'insuffisance, la Compagnie portera le complément de ces charges au compte de premier établissement.

ART. 13.

Les dispositions des conventions antérieures concernant la garantie d'intérêts à la charge de l'État et le partage des bénéfices sont remplacées, à compter du 1er janvier 1884, par les dispositions suivantes :

La Compagnie ne pourra avoir recours à la garantie de l'État que dans le cas d'insuffisance du produit net résultant du compte unique d'exploitation dont il est parlé à l'article 10 ci-dessus, pour faire face aux dépenses suivantes :

1° Les charges effectives, intérêts, amortissement et frais accessoires des emprunts faits par la Compagnie jusqu'au 31 décembre de l'année précédente, jusqu'à concurrence de la somme totale (déduction faite des subventions) dépensée, jusqu'à cette date, par la Compagnie, soit

COMPAGNIE DE L'EST

CONVENTION

DU 11 JUIN 1883

b) Pour la réparation des dommages et le rétablissement des ateliers et gares douanières après la guerre de 1870-1871;

c) Pour couvrir : 1° les insuffisances de recettes des exercices de 1871 et 1872 ; 2° le reliquat des insuffisances des exercices antérieurs non encore réglés et, au besoin, celles de l'année 1883;

d) Pour les travaux complémentaires à exécuter, à toute époque, sur l'ensemble du réseau, conformément à des projets approuvés par le Ministre des Travaux publics.

Le solde de ces deux comptes constituera le revenu net de chaque exercice.

ART. 10.

Lorsque les recettes d'un exercice seront insuffisantes pour couvrir les charges calculées comme il vient d'être dit à l'article 9, augmentées du revenu réservé aux actionnaires et fixé, à l'avenir, au chiffre de 20.750.000 francs, l'État versera le montant de l'insuffisance à la Compagnie, à titre de garantie d'intérêts.

Lorsque, dans les années suivantes, le revenu net, calculé comme il est dit ci-dessus, dépassera le revenu réservé aux actionnaires, l'excédent sera affecté au remboursement des avances faites et de leurs intérêts simples à 4 %.

Les excédents libres, quand il s'en produira, seront employés à compenser les insuffisances constatées ou prévues des lignes en exploita-

COMPAGNIE DE L'OUEST

CONVENTION

DU 17 JUILLET 1883

l'exploitation de la ligne de Falaise à Berjou depuis le 1er janvier 1878;

d) Pour les travaux et dépenses complémentaires à faire, à toute époque, sur l'ensemble du réseau, conformément à des projets approuvés par le Ministre des Travaux publics.

Le solde de ces deux comptes constituera le revenu net de chaque année.

ART. 10.

Lorsque les recettes d'un exercice seront insuffisantes pour couvrir les charges calculées comme il vient d'être dit à l'article 9, augmentées du revenu réservé aux actionnaires et fixé à l'avenir au chiffre de 11.500.000 francs, l'État versera le montant de l'insuffisance à la Compagnie à titre de garantie d'intérêts.

Lorsque, dans les années suivantes, le revenu net, calculé comme il est dit ci-dessus, dépassera le revenu réservé aux actionnaires, l'excédent sera affecté au remboursement des avances faites et de leurs intérêts simples à 4 %[1].

1. Voir la remarque à l'article 13 de la Compagnie du Nord.

COMPAGNIE P.-L.-M.

CONVENTION DU 26 MAI 1883
ET CONVENTION ADDITIONNELLE
DU 9 JUILLET 1883

exploitées ou à ouvrir constituant son ancien réseau actuel, accru des lignes définies à l'article 3, et toutes dépenses dûment justifiées, dans les conditions prévues par le décret du 6 juin 1863 et les conventions en vigueur;

b) Pour le payement de la contribution prévue à l'article 6, *y compris le matériel* (Convention du 9 juillet 1883);

c) Pour les travaux complémentaires à exécuter à toute époque sur l'ensemble du réseau défini à l'article 10, conformément à des projets approuvés par le Ministre des Travaux publics;

2° Une somme de 44 millions de francs.

L'excédent sera appliqué à couvrir jusqu'à due concurrence la garantie accordée par l'État pour les charges effectives des sommes empruntées par la Compagnie, sous déduction des annuités reçues en représentation des subventions, pour la construction et la mise en service des lignes, exploitées ou à ouvrir, composant son nouveau réseau actuel, sans que le capital garanti puisse excéder 626 millions de francs (ou 649 millions de francs si la ligne de Gap à Briançon est prolongée jusqu'à la frontière de l'Italie).

Le compte d'établissement des réseaux actuels de la Compagnie est réglé à forfait au 31 décembre 1882, subventions non déduites, tant pour l'application de la garantie d'intérêts que pour le partage prévu à l'article 13, à :

	2.607.960.540.71	pour l'ancien réseau;
	728.634.259,78	pour le nouveau réseau;
Total.	3.336.594.800,49	

non compris 44.170.271 fr. 38 pour les approvisionnements.

COMPAGNIE D'ORLÉANS

CONVENTION
DU 23 JUIN 1883

constituant son ancien et son nouveau réseau actuels et des chemins de la Sarthe, sous déduction du capital-actions;

b) Pour l'exécution des engagements imposés à la Compagnie, en vertu des articles 2, 4, 8 et 12 de la présente convention;

c) Pour les travaux complémentaires et de parachèvement exécutés à toute époque, à dater du 1er janvier 1883, sur l'ensemble du réseau défini à l'article 13, avec l'approbation du Ministre des Travaux publics

d) Pour les approvisionnements de l'ensemble des lignes exploitées, sans que l'importance de ces approvisionnements puisse excéder la somme de 40 millions de francs;

2° L'intérêt et l'amortissement des sommes affectées par la Compagnie au remboursement de sa dette, aux termes de l'article 10;

3° L'intérêt et l'amortissement des actions tels qu'ils sont réglés par l'article 52 des statuts;

4° Une somme de 24.600.000 francs.

Les dépenses de premier établissement de l'ancien réseau de la Compagnie et des chemins de la Sarthe, au 31 décembre 1882, déduction faite des subventions reçues en capital, sont arrêtées à forfait à la somme de 536.520.311 fr. 45, savoir :

Ancien réseau..........	519.257.447 fr. 13
Chemins de la Sarthe...	17.262.864 fr. 32

Lorsque, par suite d'insuffisance du produit net, l'État aura fait des avances à la Compagnie, les excédents qui se produiront ultérieurement seront affectés exclusivement au remboursement de ces avances avec intérêt simple à 4 %.

Ce remboursement étant effectué, si le produit net dépasse de 6.600.000 fr. la somme nécessaire pour faire face

COMPAGNIE DU NORD

CONVENTION
DU 5 JUIN 1883

dans les conditions prévues par le décret du 12 août 1868 et les conventions en vigueur;

b) Pour le paiement de la contribution prévue à l'article 6;

c) Pour les travaux complémentaires à exécuter à toute époque sur l'ensemble du réseau défini à l'article 10, conformément à des projets approuvés par le Ministre des Travaux publics;

d) Les redevances, rentes ou annuités dues par la Compagnie pour la cession de la concession ou de l'exploitation des lignes énumérées à l'article 3, ainsi que pour le rachat des droits à partage sur certaines lignes, à partir de l'époque où lesdites redevances, rentes ou annuités deviennent exigibles.

2° L'intérêt à 4 % et l'amortissement des actions, conformément au tableau d'amortissement adopté par l'Assemblée générale du 30 avril 1863;

3° Une somme de 20 millions.

L'excédent sera appliqué à couvrir, jusqu'à due concurrence, la garantie accordée par l'État pour les charges effectives des sommes empruntées par la Compagnie sous déduction des annuités reçues en représentation des subventions pour la construction et la mise en service des lignes exploitées ou à ouvrir composant son nouveau réseau actuel, sans que le capital garanti puisse excéder 223.500.000 francs.

Le compte d'établissement des réseaux actuels de la Compagnie est réglé à forfait, au 31 décembre 1882, subventions acquittées déduites, tant pour l'application de la garantie d'intérêts que pour le partage des bénéfices prévus à l'article 13, à :

	793.538.658,58	pour l'ancien réseau;
	240.848.314,74	pour le nouveau réseau;
	88.886.181,59	pour les autres lignes;
Total.	1.123.273.154,91	

COMPAGNIE DU MIDI

CONVENTION

DU 9 JUILLET 1883

pour frais de rachat de lignes, travaux et dépenses de premier établissement, dépenses d'approvisionnements effectifs dans la limite d'une somme maxima de 25 millions, travaux et dépenses complémentaires exécutés à toute époque avec approbation du Ministre des Travaux publics, soit pour frais généraux, insuffisance de produit net et charges d'intérêt et d'amortissement pendant les périodes d'exploitation au compte de premier établissement, soit enfin pour paiements non remboursables faits ou à faire à l'État, en vertu des conventions antérieures et de l'article 11 de la présente convention, et, en général, pour des dépenses dûment justifiées dans les conditions fixées par le décret du 6 mai 1863 ;

2° Une somme de 12.500.000 francs.

Les excédents qui se produiront seront employés par la Compagnie à rembourser à l'État, avec intérêts simples à 4 °/₀ l'an, les avances qu'il lui aura faites à titre de garant.

Ces remboursements effectués, la part d'excédent au-delà de 2.500.000 francs sera partagée entre l'État et la Compagnie, dans le rapport des deux tiers pour l'État et un tiers pour la Compagnie.

COMPAGNIE DE L'EST

CONVENTION

DU 11 JUIN 1883

tion partielle, comme il sera dit à l'article ci-après [1].

ART. 11.

Jusqu'au 1er janvier qui suivra l'achèvement de l'ensemble des lignes désignées à l'article 1er de la présente convention, ces lignes et celles comprises dans la convention du 31 décembre 1875 donneront lieu à l'ouverture d'un compte provisoire dit d'exploitation partielle.

On portera, chaque année, dans ce compte :

D'une part, les intérêts et l'amortissement des obligations émises pour l'exécution des sections de ces lignes qui seront successivement mises en exploitation et les dépenses nécessitées par cette exploitation ;

D'autre part, les recettes d'exploitation, les annuités correspondant à la part contributive de l'État dans leur construction, les excédents du revenu net des lignes en exploitation complète, déversés au compte des lignes en exploitation partielle, comme il est dit à l'article 10 ci-dessus.

En cas d'insuffisance des recettes, l'excédent de charges sera porté au compte de premier établissement.

Chaque année, la Compagnie devra reporter au compte d'exploitation complète celle des lignes terminées dont les charges pourront être, d'une manière continue, couvertes par l'excédent du revenu net déversé, les années précédentes, du compte des lignes en exploitation complète au compte des lignes en exploitation partielle.

1. Voir la remarque à l'article 13 de la Compagnie du Nord.

COMPAGNIE DE L'OUEST

CONVENTION

DU 17 JUILLET 1883

ART. 11.

Jusqu'au 1er janvier qui suivra l'achèvement de l'ensemble des lignes désignées à l'article 1er de la présente convention, ces lignes et celles comprises dans la convention du 31 décembre 1875 donneront lieu à l'ouverture d'un compte provisoire dit d'exploitation partielle.

On portera, chaque année, dans ce compte :

D'une part, les intérêts et l'amortissement des obligations émises pour l'exécution des sections de ces lignes qui seront successivement mises en exploitation et les dépenses nécessitées par cette exploitation ;

D'autre part, les recettes d'exploitation, les annuités correspondant à la part contributive de l'État dans leur construction, les excédents du revenu net des lignes en exploitation complète déversés au compte des lignes en exploitation partielle, comme il est dit à l'article 10 ci-dessus.

En cas d'insuffisance des recettes, l'excédent de charges sera porté au compte de premier établissement.

Chaque année, la Compagnie devra reporter au compte d'exploitation complète celles des lignes terminées dont les charges pourront être, d'une manière continue, couvertes par l'excédent du revenu net déversé, les années précédentes, du compte des lignes en exploitation complète au compte des lignes en exploitation partielle.

COMPAGNIE P.-L.-M. — CONVENTION DU 26 MAI 1883 ET CONVENTION ADDITIONNELLE DU 9 JUILLET 1883	COMPAGNIE D'ORLÉANS — CONVENTION DU 23 JUIN 1883	COMPAGNIE DU NORD — CONVENTION DU 5 JUIN 1883
	aux affectations ci-dessus indiquées, le surplus sera partagé dans la proportion de deux tiers pour l'État et d'un tiers pour la Compagnie.	non compris 27.211.516 fr. 29 pour approvisionnements, ni 16.882.321f,41 pour les versements faits à la même date, à titre de participation dans les chemins de fer mentionnés au dernier alinéa de l'article 10.
ART. 12.		ART. 12.
Lorsque l'État aura, à titre de garant, payé tout ou partie d'une annuité garantie, il en sera remboursé comme suit, avec les intérêts simples à 4 %: Lorsque le produit net de l'exploitation, déduction faite des prélèvements déterminés à l'article précédent, dépassera l'intérêt et l'amortissement garantis, l'excédent sera attribué à l'État, dans quelque année qu'il se produise, en atténuation de sa créance. A l'expiration de la concession ou en cas de rachat, si l'État est créancier de la Compagnie, le montant de sa créance sera compensé jusqu'à due concurrence avec la somme due à la Compagnie pour la reprise, s'il y a lieu, de son matériel roulant, aux termes de l'article 36 du cahier des charges.	(Pour le remboursement des avances éventuelles de garanties, voir l'article 14 ci-dessus.)	Lorsque l'Etat aura, à titre de garant, payé tout ou partie d'une annuité garantie, il en sera remboursé comme suit, avec les intérêts simples à 4 %: Lorsque le produit net de l'exploitation, déduction faite des prélèvements déterminés à l'article précédent, dépassera l'intérêt et l'amortissement garantis, l'excédent sera attribué à l'État, dans quelque année qu'il se produise, en atténuation de sa créance. A l'expiration de la concession ou en cas de rachat, si l'État est créancier de la Compagnie, le montant de sa créance sera compensé jusqu'à due concurrence avec la somme due à la Compagnie, pour la reprise, s'il y a lieu, de son matériel roulant, aux termes de l'article 36 du cahier des charges.
ART. 13.		ART. 13.
L'article 11 de la convention du 31 décembre 1875, relatif au partage des bénéfices, est remplacé par la disposition suivante : Sur le produit net résultant du compte unique d'exploitation dont il est parlé à l'article 10 de la présente convention, la Compagnie prélèvera :	(Pour le partage des bénéfices, voir l'article 14 ci-dessus.)	L'article 9 de la convention du 3 juillet 1875, relatif au partage des bénéfices, est remplacé par la disposition suivante : Sur le produit net résultant du compte unique d'exploitation dont il est parlé à l'article 10 de la présente convention, la Compagnie prélèvera :

COMPAGNIE DU MIDI — CONVENTION DU 9 JUILLET 1883	COMPAGNIE DE L'EST — CONVENTION DU 11 JUIN 1883	COMPAGNIE DE L'OUEST — CONVENTION DU 17 JUILLET 1883
(Pour le remboursement des avan- es éventuelles de garantie, voir le ernier alinéa de l'article 13 ci- essus.)	(Pour le remboursement des avances éventuelles de garantie, voir ci-dessus article 10.)	(Pour le remboursement des avances éventuelles de garantie, voir ci-dessus, article 10.)
	ART. 12.	ART. 12.
(Pour le partage des bénéfices, voir article 13 ci-dessus.)	Les excédents de revenu net qui ne seront pas nécessaires pour couvrir les insuffisances des lignes en exploitation partielle appartiendront aux actionnaires. Mais, lorsque le revenu net de l'ensemble des lignes en exploitation complète, calculé conformément aux prescriptions de l'article 9, dépassera	Les excédents du revenu net qui ne seront pas nécessaires pour couvrir les insuffisances des lignes en exploitation partielle appartiendront aux actionnaires. Mais, lorsque le revenu net de l'ensemble des lignes en exploitation complète, calculé conformément aux prescriptions de l'article 9, dépas-

COMPAGNIE P.-L.-M. CONVENTION DU 26 MAI 1883 ET CONVENTION ADDITIONNELLE DU 9 JUILLET 1883	COMPAGNIE D'ORLÉANS CONVENTION DU 23 JUIN 1883	COMPAGNIE DU NORD CONVENTION DU 5 JUIN 1883
1° Les charges effectives (intérêts, amortissements et frais accessoires) des sommes empruntées ou plutôt *des sommes dépensées*[1] (Convention du 9 juillet) par elle, sous déduction des annuités dues pour l'exercice en représentation des subventions et soldées à la Compagnie; *a*) Pour le rachat et la construction et pour la constitution des approvisionnements effectifs, dans la limite d'un maximum de 40 millions de francs, des lignes exploitées ou à ouvrir constituant son ancien et son nouveau réseau actuel, accrus des lignes définies à l'article 3 et toutes dépenses dûment justifiées, dans les conditions prévues par le décret du 6 juin 1863 et les conventions en vigueur; *b*) Pour le payement de la contribution prévue à l'article 6, *y compris le matériel* (Convention du 9 juillet). *c*) Pour les travaux complémentaires à exécuter à toute époque sur l'ensemble du réseau défini à l'article 10, conformément à des projets approuvés par le Ministre des Travaux publics; 2° Les remboursements que la Compagnie pourrait avoir encore à faire à l'État dans cet exercice, à raison des prescriptions de l'article 12; 3° Une somme de 60 millions de francs. Le surplus sera partagé à raison de deux tiers pour l'État et un tiers pour la Compagnie.		1° Les charges effectives (intérêts, amortissement et frais accessoires) des emprunts à servir par elle, sous déduction des annuités dues pour l'exercice en représentation des subventions et soldées à la Compagnie: *a*) Pour le rachat et la construction et pour la constitution des approvisionnements effectifs, dans la limite d'un maximum de 30 millions, des lignes exploitées ou à ouvrir constituant son ancien et son nouveau réseau actuels, accrus des lignes définies aux articles 1, 2 et 3, et toutes les dépenses dûment justifiées dans les conditions prévues par le décret du 12 août 1868; *b*) Pour le paiement de la contribution prévue à l'article 6; *c*) Pour les travaux complémentaires à exécuter à toute époque sur l'ensemble du réseau défini à l'article 10, conformément à des projets approuvés par le Ministre des Travaux publics; *d*) Les redevances, rentes ou annuités dues par la Compagnie pour la cession de la concession ou de l'exploitation des lignes énumérées à l'article 3, ainsi que pour le rachat des droits à partage sur certaines lignes, à partir de l'époque où lesdites redevances, rentes ou annuités, deviennent exigibles; 2° Les remboursements que la Compagnie pourrait avoir encore à faire à l'État dans cet exercice, à raison des prescriptions de l'article 12; 3° L'intérêt à 4 % et l'amortissement des actions, conformément au tableau d'amortissement adopté par l'Assemblée générale du 30 avril 1863; 4° Une somme de 38.062.500 francs[1]. Le surplus sera partagé à raison de deux tiers pour l'État et un tiers pour la Compagnie.

1. Ce changement d'expression était nécessaire; car, d'après les conventions de 1883, les sommes dépensées par les Compagnies pour le premier établissement, c'est-à-dire dépensées pour leur propre compte, ne peuvent plus être égales aux capitaux empruntés pour leur propre compte; on doit, en effet, ajouter ceux qu'il a fallu approvisionner et avancer pour le compte de l'État qui les rembourse au moyen d'annuités.

COMPAGNIE DU MIDI — CONVENTION DU 9 JUILLET 1883	COMPAGNIE DE L'EST — CONVENTION DU 11 JUIN 1883	COMPAGNIE DE L'OUEST — CONVENTION DU 17 JUILLET 1883
	la somme de 29.500.000 francs [1], l'excédent sera partagé à raison de deux tiers pour l'État et un tiers pour la Compagnie.	sera la somme de 15 millions de francs [1], l'excédent sera partagé à raison de deux tiers pour l'État et un tiers pour la Compagnie.

1. Les dividendes maxima visés dans ces articles, ainsi que dans l'article 13 de la convention avec la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, comprennent les intérêts des actions d'après la situation en 1883 du capital-actions; par le jeu de l'amortissement, ce capital diminue peu à peu, et les intérêts statutaires vont également en décroissant d'année en année. Pour les Compagnies du Nord, d'Orléans et du Midi (art. 14 ou 13 de leurs conventions), les intérêts statutaires des actions ainsi que leur amortissement et le dividende minimum sont, avec raison, ajoutés aux charges du capital qu'il faut couvrir avec les excédents de l'exploitation.

Pour désigner la limite à partir de laquelle doit commencer le partage des bénéfices avec l'État, on a établi ce qu'on appelle le dividende maximum.

COMPAGNIE P.-L.-M. — CONVENTION DU 26 MAI 1883 ET CONVENTION ADDITIONNELLE DU 9 JUILLET 1883	COMPAGNIE D'ORLÉANS — CONVENTION DU 23 JUIN 1883	COMPAGNIE DU NORD — CONVENTION DU 5 JUIN 1883
ART. 14. Sur chacune des lignes désignées à l'article 1er de la présente convention, le nombre de trains de chaque sens que l'Administration supérieure pourra exiger de la Compagnie sera fixé à raison de un par 3.000 francs de recette kilométrique locale, c'est-à-dire de recette calculée d'après les produits des voyageurs et marchandises en provenance ou à destination d'une gare de cette ligne, sans toutefois que ce nombre puisse être inférieur à trois. Aucune circulation de trains ne pourra être exigée sur une de ces lignes, entre dix heures du soir et six heures du matin, tant que la recette locale n'aura pas atteint 15.000 francs par kilomètre, à moins que l'État ne prenne à sa charge toutes les dépenses supplémentaires qu'imposerait à la Compagnie la création d'un service de nuit.	ART. 15. Comme pour la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.	ART. 14. Comme pour la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.
ART. 15. Dans le cas où l'État supprimerait la surtaxe ajoutée, par la loi du 16 septembre 1871 [1], aux impôts de grande vitesse sur les chemins de fer, la Compagnie s'engage à réduire les taxes applicables aux voyageurs à	(En ce qui concerne la réduction des taxes, voir l'article 17.) ART. 16. La Compagnie d'Orléans concède à l'Administration des chemins de fer de l'État et à celles qui lui seraient substituées la faculté d'établir jusqu'à Paris les tarifs des voyageurs et des marchandises en provenance ou à destination de son réseau, sans toutefois que le prix de chaque transport puisse être moindre que celui perçu par la Compagnie, pour le même transfert, de la gare de jonction à Paris, ou *vice versa*. Le prix total de ces transports de ou pour Paris sera partagé entre les deux Administrations exploitantes, au prorata du nombre de kilomètres	ART. 15. Voir l'article 15 de la convention avec la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.

1. Loi du 16 septembre 1871, portant fixation du budget rectificatif de 1871 :

ART. 12. — A dater du 15 octobre 1871, il sera perçu, au profit du Trésor public, une taxe additionnelle de 10 0/0 du prix actuel :

1° Sur le prix des places des voyageurs transportés par chemin de fer, par voitures publiques, par bateaux à vapeur et autres consacrés au public :

2° Sur le prix des transports de bagages et messageries à grande vitesse par les mêmes voies.

Dans l'application de la taxe, il ne sera pas tenu compte de tout prix ou fraction de prix sur lesquels la taxe serait inférieure à 5 centimes.

Cette surtaxe dépassait alors 20 0/0 du tarif.

COMPAGNIE DU MIDI — CONVENTION DU 9 JUILLET 1883	COMPAGNIE DE L'EST — CONVENTION DU 11 JUIN 1883	COMPAGNIE DE L'OUEST — CONVENTION DU 17 JUILLET 1883
ART. 14. Comme pour la Compagnie Paris-on-Méditerranée.	ART. 13. Comme pour la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.	ART. 13. Comme pour la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.
ART. 15. Voir l'article 15 de la convention ec la Compagnie Paris-Lyon-Méditranée.	ART. 14. Voir l'article 15 de la convention avec la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.	ART. 14. Voir l'article 15 de la convention avec la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée. (Des dispositions analogues à celles qui figurent à l'article 16 de la convention avec la Compagnie d'Orléans avaient été prises pour interdire les itinéraires et les tarifs de détournements, qui auraient porté atteinte au trafic du réseau de l'État [1].)

1. Voir l'article 16, note 1, de la Compagnie d'Orléans.

COMPAGNIE P.-L.-M. — CONVENTION DU 26 MAI 1883 ET CONVENTION ADDITIONNELLE DU 9 JUILLET 1883	COMPAGNIE D'ORLÉANS — CONVENTION DU 23 JUIN 1883	COMPAGNIE DU NORD — CONVENTION DU 5 JUIN 1883
plein tarif de 10 % pour la deuxième classe, et de 20 % pour la troisième ou suivant toute autre formule équivalente arrêtée d'accord entre les parties contractantes. En cas de rachat dans une période de moins de cinq ans après cette réduction, on ajoutera au montant de l'annuité de rachat la perte résultant de cette mesure, en prenant pour base les recettes nettes de voyageurs de l'année qui aura précédé la réforme. Si l'État fait ultérieurement de nouvelles réductions sur l'impôt, la Compagnie s'engage, en outre, à faire une réduction équivalente sur les taxes des voyageurs; elle ne sera tenue toutefois à ce nouveau sacrifice qu'après qu'elle aura retrouvé, pour les voyageurs circulant sur le réseau actuellement exploité, les recettes nettes acquises avant la première réduction. La Compagnie ne serait pas tenue de maintenir ces réductions si l'Etat, après avoir réduit les impôts de grande vitesse, venait à les rétablir sous une forme quelconque, en totalité ou en partie.	parcourus sur leurs réseaux respectifs. Le partage du trafic entre les lignes du réseau d'État et celles de la Compagnie d'Orléans sera réglé sur les bases suivantes : Le trafic des voyageurs et des marchandises sera attribué à l'itinéraire le plus court en tenant compte toutefois des déclivités supérieures à 15 millimètres par mètre et de la transmission d'un réseau à l'autre. Il en sera de même pour les voyageurs et marchandises qui, ayant leur point de départ ou de destination sur le réseau d'Orléans ou sur le réseau d'État, pourraient, dans leur trajet, emprunter des voies étrangères. La Compagnie d'Orléans s'interdit d'appliquer sur un itinéraire quelconque des tarifs ayant pour effet de détourner le trafic de l'itinéraire auquel il aura été attribué en vertu de la règle ci-dessus[1]. Elle s'interdit, en outre, de subventionner directement ou indirectement des services de correspondances par terre ou par eau ayant pour effet de détourner le trafic des lignes auxquelles il devrait être attribué. Le Ministre des Travaux publics, au nom de l'État, prend, de son côté, l'engagement de suivre les mêmes règles et de les imposer aux entreprises qui pourraient être ultérieurement substituées à l'Administration des chemins de fer de l'État. En cas de désaccord sur l'exé-	

1. On avait souvent reproché à la Compagnie certains tarifs de détournements qui faisaient une concurrence déloyale aux anciennes lignes des Charentes et Vendée. En dehors des dispositions ci-dessus, l'échange des lignes entre l'État et l'Orléans devait surtout servir à supprimer cette concurrence.

COMPAGNIE DU MIDI — CONVENTION DU 9 JUILLET 1883	COMPAGNIE DE L'EST — CONVENTION DU 11 JUIN 1883	COMPAGNIE DE L'OUEST — CONVENTION DU 17 JUILLET 1883
ART. 16. Seront comprises au nombre des ¡épenses à inscrire au compte unique l'exploitation, dont il est parlé à 'article 10 ci-dessus, les charges ésultant des engagements de toute ıature que la Compagnie pourra ontracter, avec l'assentiment du linistre des Travaux publics, vis-à-is des concessionnaires de chemins e fer reliés avec ces lignes ou en orrespondance avec elles. Seront également comprises dans ›dit compte les dépenses et les ecettes des correspondances, par oie de terre ou voie maritime, ıtorisées par le Ministre.		

COMPAGNIE P.-L.-M. — CONVENTION DU 26 MAI 1883 ET CONVENTION ADDITIONNELLE DU 9 JUILLET 1883	COMPAGNIE D'ORLÉANS — CONVENTION DU 23 JUIN 1883	COMPAGNIE DU NORD — CONVENTION DU 5 JUIN 1883
	cution des clauses du présent article, il sera statué au moyen d'un arbitrage [1].	
	ART. 17. Voir l'article 15 de la convention avec la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.	
ART. 16. Jusqu'au 1er janvier qui suivra l'achèvement de l'ensemble des lignes comprises à l'article 1er de la présente convention, les frais d'exploitation, les intérêts et l'amortissement des dépenses à la charge de la Compagnie pour l'exécution de ces lignes et de celles comprises dans la convention du 3 juillet 1875 seront payés au moyen des produits des sections de ces lignes qui seront successivement mises en exploitation. *En cas d'insuffisance, la Compagnie aura la faculté de les porter au compte de premier établissement* (Convention du 9 juillet).	ART. 18. Voir l'article 16 de la convention avec la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.	ART. 16. Voir l'article 16 de la convention avec la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.
ART. 17. Si le Gouvernement exerce le droit qui lui est réservé par l'article 37 du cahier des charges, de racheter la concession entière, la Compagnie pourra demander que toute ligne dont la mise en exploitation remonterait à moins de quinze ans soit évaluée, non d'après son produit net, mais d'après le prix réel de premier établissement, c'est-à-dire *d'après ce que la Compagnie aura réellement dépensé pour son établissement* (Convention du 9 juillet). Outre l'annuité prévue à l'article 37 du cahier des charges, la Compagnie aura droit au remboursement des dépenses complémentaires, autres que celles de matériel roulant, exécutées par elle *et à ses frais* (Con-	ART. 19. Voir l'article 17 de la convention avec la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.	ART. 17. Voir l'article 17 de la convention avec la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.

1. C'était surtout important pour les lignes du réseau de l'État, qui se trouvaient dans le triangle la Roche-sur-Yon, Nantes et Angers, et dont la voie directe avec Paris était par Angers, le Mans et le réseau de l'Ouest. Pour correspondre avec Paris, la gare de jonction avec l'Orléans était à Poitiers pour les au-delà de Niort ; de même pour le centre de la France, il fallait passer par Tours, Poitiers et Angoulême (Voir chapitre XVIII).

COMPAGNIE DU MIDI — CONVENTION DU 9 JUILLET 1883	COMPAGNIE DE L'EST — CONVENTION DU 11 JUIN 1883	COMPAGNIE DE L'OUEST — CONVENTION DU 17 JUILLET 1883
(En ce qui concerne le compte de l'exploitation partielle, voir ci-dessus, article 12.)	(En ce qui concerne le compte de l'exploitation partielle, voir ci-dessus, article 11.)	(En ce qui concerne le compte de l'exploitation partielle, voir ci-dessus, article 11.)
ART. 17. Voir l'article 17 de la convention avec la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.	**ART. 15.** Voir l'article 17 de la convention avec la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.	**ART. 15.** Voir l'article 17 de la convention avec la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée. **ART. 16.** La Compagnie de l'Ouest concède à l'Administration des chemins de fer de l'État et à celles qui lui seraient substituées la faculté d'établir jusqu'à Paris les tarifs des voyageurs et des marchandises en provenance ou à destination de son réseau d'après les barêmes de l'État, appliqués à la longueur totale, sans toutefois que le prix de chaque transport puisse être moindre que celui perçu par la Compagnie pour le même transport, de la gare de jonction à Paris, ou *vice versa*. Le prix total de ces transports de ou pour Paris sera partagé entre les

COMPAGNIE P.-L.-M. — CONVENTION DU 26 MAI 1883 ET CONVENTION ADDITIONNELLE DU 9 JUILLET 1883	COMPAGNIE D'ORLÉANS — CONVENTION DU 23 JUIN 1883	COMPAGNIE DU NORD — CONVENTION DU 5 JUIN 1883
vention du 9 juillet) avec l'approbation du Ministre des Travaux publics, sur toutes les lignes de son réseau, conformément aux dispositions de l'article 11, sauf déduction d'un quinzième pour chaque année écoulée depuis la clôture de l'exercice dans lequel auront été exécutés les travaux.		
ART. 18. Pour toutes les lignes désignées à l'article 1er, la redevance que la Compagnie doit payer à l'État pour frais de visite, de surveillance, de réception des travaux et contrôle de l'exploitation ne sera due par elle que pour les lignes en exploitation, à partir du 1er janvier qui suivra l'ouverture de chaque ligne.	ART. 20. Voir l'article 18 de la convention avec la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.	ART. 18. Voir l'article 18 de la convention avec la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.
ART. 19. L'article 19 est relatif au droit d'enregistrement, qui doit être perçu au prix fixe de 3 francs.	ART. 21. Voir l'article 19 de la convention avec la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.	ART. 19. Voir l'article 19 de la convention avec la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.

COMPAGNIE DU MIDI — CONVENTION DU 9 JUILLET 1883	COMPAGNIE DE L'EST — CONVENTION DU 11 JUIN 1883	COMPAGNIE DE L'OUEST — CONVENTION DU 17 JUILLET 1883
		deux Administrations exploitantes au prorata du nombre de kilomètres parcourus sur leurs réseaux respectifs. Le partage du trafic entre les lignes du réseau d'État et celles de la Compagnie de l'Ouest sera réglé sur les bases suivantes : Le trafic des voyageurs et des marchandises sera attribué à l'itinéraire le plus court. La Compagnie de l'Ouest s'interdit d'appliquer sur un itinéraire quelconque des tarifs ayant pour effet de détourner le trafic de l'itinéraire auquel il aura été attribué en vertu de la règle ci-dessus. Elle s'interdit, en outre, de subventionner directement ou indirectement des services de correspondances par terre ou par eau ayant pour effet de détourner le trafic des lignes auxquelles il devrait être attribué. ART. 17. Le réseau de l'État est autorisé à faire circuler les trains sur les voies de l'Ouest entre Chartres et Paris et fixe les prix de péage et la redevance. ART. 18. Par cet article on supprime les prix exceptionnels des dimanches sur les trains de banlieue, et on crée les trains dits ouvriers.
ART. 18. Voir l'article 18 de la convention avec la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.	ART. 16. Voir l'article 18 de la convention avec la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.	ART. 19. Voir l'article 18 de la convention avec la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.
ART. 19. Voir l'article 19 de la convention avec la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.	ART. 17. Voir l'article 19 de la convention avec la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.	ART. 20. Voir l'article 19 de la convention avec la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.

III. — LES LETTRES DES COMPAGNIES.

La lettre de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée au Ministre des Travaux publics est du 16 mai 1883 ; la Compagnie s'obligeait à modifier, c'est-à-dire à réduire ses tarifs de petite vitesse. Cet engagement, nous l'avons déjà fait remarquer, ne fut pas inséré dans la convention elle-même, afin d'éviter la nécessité de faire ratifier par une loi toutes les modifications de tarifs.

Le Gouvernement avait été d'avis qu'en n'inscrivant dans la loi aucune disposition à ce sujet il conservait une plus grande autorité dans la question des tarifs.

Les réductions des tarifs, qui furent de 7 à 15 %, atteignirent même 25 % et 50 % dans certains cas, par exemple pour le transport du bétail. La Compagnie se mettait à la disposition du Ministre pour modifier toute combinaison de prix dont l'effet pourrait être d'altérer les conditions économiques résultant de notre régime douanier, sous la seule réserve qu'il s'agît de marchandises ne pouvant pas être exportées à plus bas prix par d'autres moyens de transport.

La Compagnie se déclarait enfin prête à élever au besoin de 8 à 10 tonnes la limite du poids des wagons-poste transportés gratuitement.

Comme les lettres des autres Compagnies sont à peu près identiques dans leur teneur à celle que nous venons de citer, nous les laisserons de côté; nous dirons quelques mots plus tard de celle de la Compagnie de l'Est.

Nous venons de reproduire les conventions avec autant de détails qu'il nous a paru nécessaire; il nous reste à établir leurs effets au point de vue de la politique française en matière de chemins de fer.

Les conventions comprennent quatre parties distinctes :

1° La concession de nouvelles lignes ou l'incorporation de lignes déjà existantes ou exploitées ;

2° La construction des lignes et l'évaluation de la dépense;

3° Les liens des nouvelles lignes avec les anciennes voies en exploitation, la fixation de l'intérêt des frais de premier établissement et le mode de calcul de la garantie de l'intérêt;

4° La part éventuelle de l'État dans le produit net et aussi son droit de reprise des lignes et son droit de rachat.

La construction du troisième réseau est assurée par le fait que presque toutes les lignes du *Grand Programme*, déjà construites depuis 1879 ou encore à construire, sont réparties entre les six grandes Compagnies pour la durée des concessions.

En même temps, un certain nombre de voies construites et exploitées par l'Etat sont cédées aux grandes Compagnies.

De plus, plusieurs lignes font l'objet d'un échange entre l'Orléans et le réseau de l'Etat qui voit ainsi augmenter notablement ses moyens de trafic.

Enfin cinq Compagnies s'engagent d'avance à accepter les concessions qui leur seront faites jusqu'à concurrence d'un certain nombre de kilomètres.

Les Compagnies prennent à leur charge une partie des frais de premier établissement du nouveau réseau. Cinq d'entre elles contribuent aux dépenses de superstructure, à raison de 25.000 francs par kilomètre; elles fournissent, de plus, à leurs frais, le matériel roulant, ainsi que le matériel, le mobilier et l'outillage des gares, le tout évalué à 25.000 francs par kilomètre; ainsi, les Compagnies contribuent au quart de la somme totale de 200.000 francs par kilomètre. Le Nord seul, au lieu de cette contribution kilométrique aux dépenses de la superstructure, a mis à la disposition de l'Etat une somme fixe de 90 millions; cette somme, d'après la dépense moyenne kilométrique nouvellement admise, représentait les frais de premier établissement des 425 kilomètres mis à sa charge. En outre, l'Orléans avait promis une subvention ferme de 40 millions pour l'achèvement de la ligne de Limoges à Montauban.

Le tableau suivant donne, au 1er janvier 1884, la nouvelle répartition du réseau.

COMPAGNIES	LONGUEUR CONCÉDÉE EN 1882	ACCROISSEMENT PAR SUITE DES CONVENTIONS DE 1883 — CONCESSIONS NOUVELLES — A titre définitif	A titre éventuel	Lignes non désignées	LIGNES ÉCHANGÉES	ENSEMBLE	LONGUEUR APRÈS LA CONVENTION DE 1883	CONTRIBUTION DES COMPAGNIES — A LA CONSTRUCTION DES LIGNES NEUVES	A L'ACHÈVEMENT — des lignes concédées	des lignes cédées	ENSEMBLE
	kilom.	kilom.	kilom.	kilom.	kilom.	kilom.	kilom.	En millions de francs			
Nord......	2.157	201	63	»	161	425	2.582	90	7	4	101
Est........	3.159	592	197	250	705	1.744	4.903	26	26	18	70
Ouest......	3.236	1.211	210	250	870	2.541	5.777	41	41	22	104
Orléans...	4.359	1.905	120	400	687	3.112	7.471	94	61	16	171
P.-L.-M.(1)	7.129	1.129	220	645	89	2.083	9.212	49	49	2	100
Midi......	3.000	842	173	200	60	1.275	4.275	30	30	1	61
ENSEMBLE.	23.040	5.880	983	1.745 (2)	2.572	11.180	34.220	330	214	63	607

1. Y compris la ligne du Rhône au Mont-Cenis (144 kilomètres).

2. D'après la *Statistique des chemins de fer français* (Documents divers, Ire partie, annexe au tableau I, division I, colonne 9), Röll (p. 1687) et le *Dictionnaire des finances* (I, p. 995) donnent des chiffres légèrement différents; il en est de même, en général, pour toutes les longueurs kilométriques, qui varient d'après des mesurages anciens ou nouveaux.

Il faut encore ajouter aux lignes des grandes Compagnies, à la fin de 1882, le chemin de fer de Ceinture, exploité en partie par la Compagnie de l'Ouest et le réseau de l'Etat. Le réseau d'intérêt général atteignait donc, au 31 décembre 1882, une longueur de 27.003 kilomètres ainsi répartis :

	GRANDES COMPAGNIES	CEINTURE	PETITES COMPAGNIES	RÉSEAU DE L'ÉTAT	TOTAL
En exploitation..........	21.194	85	1.041	2.084	24.404
En construction.........	1.381	25	81	586	
A construire............	465	—	61		2.599
TOTAL.........	23.040	110	1.183	2.670	27.003

Il y avait, en outre, à cette époque, un certain nombre de lignes non concédées, mais déjà classées et reconnues d'utilité publique : 1.932 kilomètres en exploitation, 7.814 en construction ou à construire : en tout, 9.746 kilomètres de lignes du *Grand Programme*. Le réseau français d'intérêt général avait donc, en 1882, une longueur totale de 36.749 kilomètres, dont 26.336 en exploitation.

Après l'approbation des conventions de 1883, la longueur totale des réseaux des grandes Compagnies était de 35.418 kilomètres; le réseau de l'Etat ayant cédé 1.084 kilomètres à la Compagnie d'Orléans et reçu, en échange, de cette Compagnie 443 kilomètres, avait subi, par contre, une diminution de 299 kilomètres, malgré l'incorporation de 342 kilomètres qu'il exploitait déjà à titre provisoire; il englobait ainsi 2.323 kilomètres de lignes. En y comprenant les petites Compagnies, l'ensemble des lignes d'intérêt général, à la fin de 1883, atteignait donc 37.752 kilomètres auxquels il fallait ajouter 4.583 kilomètres de lignes projetées qui n'avaient pas encore été déclarées d'utilité publique; soit, au total, 42.335 kilomètres, dont 28.047 exploités à la fin de 1883 (outre 240 kilomètres de chemins de fer industriels [1]).

Les dépenses de premier établissement s'élevaient, en 1882, pour

1. Chiffres tirés de la *Statistique des chemins de fer français* et de l'*Annuaire statistique de la France*, ainsi que du Rapport de la Commission du Budget de 1894 (Documents parlementaires, Chambre des députés, session de 1893, n° 2849, p. 18). Le chiffre de 29.701 kilomètres, indiqué dans le *Dictionnaire des Finances* de M. Léon Say (t. I, 1889, p. 1009), constitue une erreur d'autant plus grande que les lignes d'intérêt local sont comprises dans ce chiffre.

l'ensemble du réseau, à 12.199.971.000 francs[1], répartis ainsi qu'il suit :

Part de l'État (en travaux et subventions, etc.)....	3.142.618.000
Part des départements et communes (en subventions)..	86.287.000
Part des Compagnies..........................	8.971.066.000

L'Etat avait donc participé pour un peu plus de 25 % aux frais totaux de premier établissement, les Compagnies pour un peu plus de 73 %. Pour les lignes des grandes Compagnies en exploitation (excepté la ligne du Mont-Cenis), les frais de premier établissement s'élevaient notamment à 8.290 millions, dont 1.503 millions, ou 18 %, avaient été couverts par des subventions de l'Etat.

Les dépenses pour la réalisation du programme des conventions de 1883 furent estimées en chiffres ronds à 2.500 millions[2], et, en y comprenant les 277 millions de matériel à fournir par les Compagnies, à 2.777 millions, sur lesquels les Compagnies, d'après le tableau cité plus haut, prenaient à leur charge 607 millions, soit 22 %, 48 millions, soit 1,7 %, devant être payés par des subventions des départements, des communes et des particuliers. Le surplus (2.119 millions, soit 76,3 %) demeurait à la charge de l'Etat.

D'après les conventions, les Compagnies s'étaient engagées à avancer ces 2.119 millions qui devaient être remboursés avec les intérêts et l'amortissement en annuités réparties sur toute la durée des concessions. Comme le budget de l'Etat restait ainsi directement intéressé à la bonne marche des travaux, les lois approbatives des conventions stipulèrent que la loi des finances fixerait, chaque année, les travaux neufs à exécuter, en indiquant toutefois le montant maximum des dépenses que les Compagnies devraient faire. Cette clause fort importante protégea les Compagnies contre des exigences qui risquaient de compromettre leur crédit[3] et leur permit d'opposer un principe à la pression indiscrète d'électeurs et de députés, réclamant l'achèvement d'urgence des lignes qu'on leur avait promises.

Les conventions de 1883 décidèrent aussi que, pour les Compagnies ayant une dette de garantie, le remboursement de la dette diminuerait d'autant les avances à faire par l'Etat. En diminuant d'autant les annuités jusqu'à concurrence des sommes ainsi dues, on apportait un allégement appréciable à la situation budgétaire, et cette mesure, purement financière, nous le verrons plus tard, était malheureusement imposée par les circonstances.

1. Il s'agit des dépenses totales, en y comprenant celles afférentes aux lignes encore en voie de construction, pour lesquelles on ne peut pas établir d'évaluation kilométrique. Les frais de premier établissement, pour les 26.336 kilomètres en exploitation au 31 décembre 1882, montaient à 11.099 millions, dont 2.512.300.000 francs provenaient des fonds de l'Etat, 76.500.000 des subventions locales et 8.510.500.000 des contributions des Compagnies.

2. Plus tard ramenées à 2.475 millions, après modification des projets d'exécution pour diverses lignes. Voir les documents parlementaires cités à la page précédente, remarque 1.

3 Comme conclusion de ces règles, une décision ministérielle a exonéré les Compagnies du paiement de dédit, au cas où la situation du marché rendrait impossible le placement des titres.

Voici quelle était la situation de la dette de garantie arrêtée au 31 décembre 1882 :

COMPTE COURANT DE LA GARANTIE A LA FIN DE 1882		EST	OUEST	ORLÉANS	MIDI	RHONE-MONT-CENIS	TOTAL
		rancs	francs	francs	francs	francs	francs
Avances de garantie de l'État :	Capital.	115.239.292	186.661.401	173.212.168	40.403.449	27.737.634	543.253.944
	Intérêts.	41.190.224	51.544.473	63.817.811	11.832.645	8.269.652	176.654.805
	Total...	156.429.516	238.205.874	237.029.979	52.236.094	36.007.286	719.908.749
Remboursements partiels effectués :	Capital.	307.390	2.652.113	6.558.640	3.824.582	410.476	13.753.201
	Intérêts.	4.378.756	658.285	16.587.129	10.936.838	185.737	32.746.745
	Total...	4.686.146	3.310.398	23.145.769	14.761.420	596.213	46.499.946
Montant de la dette de garantie fin 1882 :	Capital.	114.931.902	184.009.288	166.653.528	36.578.867	27.327.158	529.500.743
	Intérêts.	36.811.468	50.886.188	47.230.682	895.807	8.083.915	143.908.060
	Total...	151.743.370	234.895.476	213.884.210	37.474.674	35.411.073	673.408.803

Les Compagnies du Nord et de Paris-Lyon-Méditerranée n'avaient, jusqu'alors, jamais fait appel à la garantie d'intérêts ; la ligne du Rhône au Mont-Cenis, exploitée aussi par la Compagnie de Lyon, formait un réseau particulier auquel les conventions de 1883 n'apportèrent aucune modification. Bien que l'Etat eût fait à la Compagnie de l'Ouest, dont la situation était alors la plus critique, une remise de dette de près de 80 millions, un remboursement effectif de 553.510.106 francs devait commencer dès l'année 1884.

En effet, en tenant compte de quelques versements effectués en 1883 ou de remboursements antérieurs aux conventions, le montant total de la dette des Compagnies ressortait aux chiffres suivants :

	Francs.
Est	150.636.552
Ouest	160.000.000
Orléans	205.398.881
Midi	37.474.673
TOTAL	553.510.106

L'État appliquait ainsi ses créances pour l'exécution de travaux neufs. Les Compagnies seraient-elles en mesure de faire ces remboursements au moyen de leurs excédents de recettes ou ne seraient-elles pas dans l'obligation d'emprunter ? C'était une question qui se posait. Dans ce dernier cas, les charges qui en résulteraient augmenteraient jusqu'à un certain point les avances prévues pour la garantie. Mais, en tout cas, ces allocations de garantie conserveraient leur caractère d'avances portant intérêt.

On voit donc que les nouvelles dispositions relatives à l'exécution des travaux et à l'approvisionnement des capitaux de construction ne sont qu'une application modifiée du principe de 1842.

L'Etat devait, en vertu d'une loi qu'on ne pouvait abroger, exécuter de nouveaux travaux de chemins de fer et supporter la plus grande part de la charge ; en principe, il fait exécuter ces travaux pour son compte par les Compagnies, qui, en même temps, doivent approvisionner les capitaux dans les premiers temps.

Au début des chemins de fer, l'État, au contraire, avait exécuté lui-même la construction des lignes ou bien s'était déchargé de cette obligation en versant des subventions aux Compagnies privées. Souvent même il avait recherché le moyen de remplacer ces subventions. Ainsi les dispositions des conventions de 1883, relatives aux avances des Compagnies, avaient le même objet que le système de la garantie d'intérêts créé en 1857. Si, en 1883, l'Etat n'a pas réussi, comme en 1859, pour le deuxième réseau, à imposer aux Compagnies la totalité des dépenses d'établissement en s'engageant seulement à allouer une garantie de l'intérêt, on en trouve la raison d'abord dans l'infériorité du rendement du troisième réseau, ensuite dans ce fait que l'Etat, en 1883, n'était pas indépendant pour traiter avec les Compagnies; il était déjà, en vertu de lois antérieures, obligé de construire ce réseau.

Quant à l'ensemble des lignes nouvelles de l'ancien réseau, au point de vue des dépenses d'exploitation, du service des intérêts et de l'amortissement, on se conforma à l'esprit des anciennes conventions en décidant d'affecter aux besoins des nouvelles lignes les excédents des anciennes.

Lors de la signature des conventions de 1883, la Compagnie de l'Ouest seule faisait encore appel à la garantie pour les lignes de son nouveau réseau, comme le prouve le tableau ci-dessous.

INSUFFISANCE DES RECETTES D'EXPLOITATION DE 1863 A 1882.

ANNÉES	EST	OUEST	ORLÉANS	MIDI	ENSEMBLE	RHONE AU MONT-CENIS	TOTAL	EVALUATION D'APRÈS L'EXPOSÉ DES MOTIFS DE LA LOI DU 11 JUILLET 1866.
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs
1863	»	»	»	»	»	1.492.958	1.492.958	»
1864	13.958.183	»	»	»	13.958.183	1.409.699	15.367.882	»
1865	11.613.475	4.901.563	8.866.949	2.115.643	27.497.630	1.169.673	28.667.303	»
1866	9.633.578	4.944.361	8.196.256	266.802	23.040.997	1.283.178	24.324.175	»
1867	8.814.340	4.592.652	7.044.248	»	20.451.240	1.722.059	22.173.299	31.000.000
1868	9.757.639	5.817.043	13.243.937	»	28.818.619	2.499.072	31.317.691	31.000.000
1869	4.624.116	5.454.803	11.282.359	899.334	22.260.612	2.835.306	25.095.918	26.000.000
1870	21.918.439	9.890.933	18.725.806	9.416.012	59.951.190	1.989.067	61.940.257	26.000.000
1871	10.239.425	8.002.445	7.710.144	»	25.952.014	1.860.979	27.812.993	41.000.000
1872	1.784.847	12.588.117	9.973.645	5.602.359	29.948.968	1.094.827	31.043.795	41.000.000
1873	5.470.041	16.342.015	15.554.108	2.317.024	39.683.188	1.450.681	41.133.869	43.000.000
1874	11.161.433	18.577.993	17.430.102	2.193.354	49.362.882	1.889.432	51.252.314	42.000.000
1875	7.192.609	15.592.712	7.438.725	4.336.925	34.560.971	1.516.295	36.077.266	37.000.000
1876	10.031.624	13.403.356	11.048.987	3.341.784	37.825.751	1.841.733	39.667.484	32.000.000
1877	13.646.626	16.751.874	13.888.261	4.335.025	48.621.786	1.399.289	50.021.075	28.000.000
1878	6.447.055	13.209.005	6.877.500	2.857.324	29.390.884	1.287.357	30.678.241	25.000.000
1879	11.816.561	17.735.557	10.242.320	2.750.266	42.544.704	2.021.671	44.566.375	21.000.000
1880	»	14.124.598	»	»	14.124.598	2.489.372	16.613.970	17.000.000
1881	»	10.700.112	»	»	10.700.112	3.044.442	13.744.554	14.000.000
1882	»	7.706.910	»	»	7.706.910	1.218.071	8.924.981	11.000.000
TOTAL	158.109.991	200.336.049	167.523.347	40.431.852	566.401.239	35.515.161	601.916.400	466 000.000
							pour 1883	6.000.000
							» 1884	1.000.000

Ces relevés donnent aussi le détail des sommes nécessaires pour le service des intérêts garantis aux obligations du nouveau réseau avec les Compagnies de l'Est, de l'Ouest, de l'Orléans et du Midi, ainsi que pour le chemin de fer du Rhône au Mont-Cenis exploité depuis 1863 [1] par la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.

On a ensuite, dans la colonne 9, les évaluations de garantie, telles qu'elles avaient été prévues dans l'exposé des motifs de la loi du 11 juin 1866.

Lorsque, dans le budget de 1865, l'on dut, pour la première fois, ouvrir un crédit important de 33 millions destiné à payer la garantie d'intérêts, le Directeur général des Chemins de fer, des Ponts et des Routes, M. de Franqueville, calcula, d'après des probabilités, les garanties futures : il estima que l'excédent des dépenses d'exploitation croîtrait annuellement de 2 % jusqu'en 1875 et de 1 1/2 % jusqu'en 1885; mais que, pour le chemin de fer du Midi, l'accroissement varierait de 4 à 5 % dans les années 1865 à 1875.

D'après ses calculs, les avances de garantie atteindraient, en 1872, le chiffre maximum de 48 à 50 millions; elles tomberaient à 34 millions en 1875, pour cesser complètement en 1884; de plus, dès 1885, on entrerait dans la période de remboursement.

Par la loi du 11 juillet 1866, la nue propriété des chemins de fer était affectée à la Caisse d'amortissement, dont la dotation se composait du produit de l'impôt du dixième sur les transports, des sommes à provenir du partage des bénéfices entre l'Etat et les Compagnies, enfin des remboursements éventuels des avances de garantie et des intérêts à 4 % y afférents. En échange, cette Caisse était chargée de faire l'avance des sommes que l'Etat s'était engagé à payer à titre de garantie et qui jusque-là avaient été inscrites au budget extraordinaire du Ministère des Travaux publics.

A la suite de la guerre de 1870, toute cette organisation fut modifiée. Une loi du 16 septembre 1871 déchargea la Caisse d'amortissement du service de la garantie d'intérêts et inscrivit de nouveau un crédit spécial au budget des Travaux publics; en même temps, les garanties de 1871 et 1872 furent payées au moyen des annuités destinées simplement au service financier des obligations que les Compagnies étaient autorisées à émettre jusqu'à due concurrence.

De plus, comme l'Etat n'alloua qu'une provision de 85 % sur le total de la garantie demandée par les Compagnies, et comme le règlement définitif n'intervint souvent que quatre ou six années après, l'Etat, en 1883, n'avait pas encore payé les soldes de plusieurs années précédentes : cela explique pourquoi la dette de garantie accumulée jusqu'à la fin de 1882, c'est-à-dire les sommes réellement avancées par l'Etat, avec leurs intérêts, ne concordent pas avec le total des déficits annuels inscrits au tableau ci-dessus, après déduction des remboursements effectifs.

Il en résulte donc que la véritable situation de la dette des Compagnies est celle que nous avons donnée [2] plus haut.

1. Ces garanties résultaient des conventions de 1864 pour la Compagnie de l'Est et des conventions de 1865 pour les autres Compagnies. La situation spéciale de la ligne du Rhône au Mont-Cenis n'a pas été modifiée par les conventions de 1883.

2. Dans son ouvrage *Die Erträge der Eisenbahnen und der Staatshaushalt*, dans les *Iahrbuch für Gesetz gebung* (1892, p. 1001), A. v. d. Leyen n'est pas tout à fait exact, lorsqu'il appelle paiements en vertu de la garantie de 1859 les suppléments annuels de garantie.

En fait de remboursements, la Compagnie du Midi avait été seule à en faire et pour des sommes insignifiantes : 330.668 francs en 1867, 41.059 francs en 1868, et 276.784 francs en 1871. La Compagnie de l'Est, dans les années 1881 et 1882, avait pu rembourser 3.664.446 francs ; la Compagnie d'Orléans, 22.931.807 francs de 1880 à 1882 ; et la Compagnie du Midi, dans le même temps, 16.229.934 francs. Le total des remboursements s'éleva à 9.815.299 fr. en 1880 ; à 19.630.836 francs en 1881, et à 13.372.062 francs en 1882 ; aussi les versements de garantie (remboursements déduits) ne s'élevèrent-ils, en 1880, pour toutes les lignes, y compris celle du Rhône au Mont-Cenis, qu'à la somme de 6.799.671 francs. Par contre, en 1881 et 1882, les remboursements dépassèrent les versements de garantie.

En 1883, au moment des pourparlers avec les grandes Compagnies, la Compagnie de l'Ouest seule avait recours à la garantie, et ses demandes avaient été déjà considérablement réduites, dans les années 1882 et 1883 ; quant à la ligne du Rhône au Mont-Cenis, elle devait exiger un supplément annuel et fixe de 1 à 2 millions.

En présence de ces résultats, le Ministre des Finances, M. Tirard, lors de l'établissement du budget de 1883, évalua à 26.500.000 francs les remboursements afférents à l'exercice 1882, et à 25.500.000 francs ceux de l'exercice 1883. Mais on ne s'en inquiéta pas, car on regardait cette diminution des produits nets d'exploitation comme un phénomène passager, dû à la stagnation des affaires et s'expliquant facilement après le krach de 1882.

En somme, on ne pouvait pas contester que les prévisions (rappelées ci-dessus) du législateur de 1866 n'aient été exactes. Il faut donc, il est vrai, tenir compte de la période troublée qui a suivi la guerre de 1870, aussi bien que des retards occasionnés par les concessions de 1875 ; on en tirait avec raison cette conclusion que les Compagnies n'avaient plus besoin de la garantie d'intérêts.

En arrêtant d'une façon définitive la dette des Compagnies, on supprimait la distinction de nouveau réseau et d'ancien réseau ; on devait donc affecter aux trois réseaux les excédents de recettes des anciennes lignes et appliquer le système toujours suivi de couvrir le déficit éventuel des lignes nouvelles au moyen des produits nets des lignes anciennes. On ne pouvait pas, il est vrai, incorporer dans l'ancien réseau toutes les voies ferrées dites du nouveau réseau et substituer purement et simplement le troisième réseau au second.

C'eût été supprimer la garantie d'intérêts consentie autrefois pour cinquante ans et méconnaître les engagements en faveur du troisième réseau. C'eût été, vis-à-vis des porteurs d'obligations, une mesure arbitraire qui aurait eu pour conséquence de discréditer sur le marché les valeurs de chemins de fer et qui aurait gravement compromis le résultat attendu des conventions nouvelles, à savoir l'exécution du *Grand Programme*. Du reste, en vertu des anciennes conventions, les grandes Compagnies [1], à la fin de 1882, avaient encore 1.046 kilomètres en construction, et elles devaient entreprendre 465 kilomètres nouveaux. On supprima les stipulations relatives au revenu réservé et au déversoir qui limitaient les charges de garantie du

1. Y compris les chemins de fer de Ceinture.

Trésor; on établit un système tout à fait différent; on affecta entièrement le produit net à payer, tout d'abord, les intérêts des obligations, et l'on garantit effectivement aux actionnaires un dividende minimum; autrefois on prélevait le dividende sur le revenu réservé. Ce dividende était sinon garanti, du moins assuré. Quant au surplus du revenu réservé, il servait avec le déversoir et le produit net du « deuxième » réseau à couvrir toute la charge des obligations, dont une partie était garantie par l'Etat. Actuellement, au contraire, le produit net tout entier forme en quelque sorte un revenu réservé pour le service (intérêt et amortissement) des obligations, le dividende minimum des actionnaires étant assuré au moyen de la garantie. L'Etat, qui n'était autrefois qu'indirectement garant des actionnaires, l'est maintenant explicitement et pour un minimum de bénéfice qui ne dépasse guère l'intérêt alors normal du capital-actions. Il ne faut pas oublier non plus que l'Etat pourvoit lui-même aux frais de construction des nouvelles lignes par les annuités qu'il doit payer pour l'intérêt et l'amortissement d'une grande partie des frais d'établissement.

En ce qui concerne la durée de la garantie de l'Etat (jusqu'alors arrêtée pour toutes les Compagnies à la fin de l'année 1914), les nouvelles conventions n'ont apporté aucun changement pour les Compagnies du Nord et de Paris-Lyon-Méditerranée, mais elles l'ont prolongée jusqu'au 31 décembre 1934 pour la Compagnie de l'Est, et jusqu'au 31 décembre 1935 pour le réseau de l'Ouest.

Les conventions passées avec la Compagnie d'Orléans et celle du Midi ne font aucunement mention de la durée de garantie, bien qu'elles disent formellement que les stipulations nouvelles *remplacent* tous les textes antérieurs relatifs à la garantie des intérêts. Un jugement du Conseil d'Etat, devant lequel la question a été portée récemment sur la demande des Compagnies, a décidé que la garantie d'intérêts s'étendrait désormais à la durée de leurs concessions, c'est-à-dire jusqu'à la fin de 1956 et de 1960 [1].

Matériellement, l'Etat n'a modifié sa situation relative à la garantie d'intérêts qu'au point de vue de la durée; en échange, il s'est déchargé des déficits d'exploitation des lignes nouvelles concédées aux Compagnies, déficits non seulement probables, mais faciles à constater sur les tronçons ouverts depuis 1879 [2].

Bien que le Trésor eût garanti (nous venons de le dire) un dividende minimum aux actions, les Compagnies avaient intérêt à réduire autant que possible les frais d'exploitation; le produit net permettrait ainsi, non seulement d'assurer le service financier du capital, mais encore d'attribuer aux actions un dividende supérieur au dividende garanti.

1. Nous reviendrons sur toute cette affaire dans la troisième partie du chapitre XVIII, qui traite spécialement de la garantie.

2. Il y a donc lieu de protester contre l'expression de A. v. d. Leyen, dans *Handworterbuch der Staatswissenschaften* (III, p. 195), que l'Etat a tout simplement « fait cadeau » aux Compagnies des lignes construites par lui depuis 1879, sans même tenir compte de son droit de rachat. En tout cas, s'il y a eu un cadeau, les Compagnies auraient eu raison de se rappeler le « *timeo Danaos...* », étant donné surtout (ainsi qu'on le verra plus tard) que l'Etat a su exercer son droit de créancier des avances de garantie.

C'était le meilleur moyen de pousser les Compagnies à faire des économies, à améliorer leur exploitation et à développer le trafic.

On pouvait, il est vrai, arriver au même résultat au moyen de la garantie d'intérêts, qui n'est qu'une simple avance portant intérêt et qui ajourne l'époque de jouissance des dividendes élevés. Le même phénomène se produisait avec les garanties d'intérêts, réglées d'après le système de 1859.

En vertu des conventions de 1883, la partie du produit net qui dépasse les sommes nécessaires pour le service du capital et pour le paiement du dividende minimum doit être tout d'abord affectée au remboursement des avances de garanties.

C'est par erreur que certains auteurs ont émis l'opinion que les grandes Compagnies ne pourraient jamais arriver à réaliser des bénéfices leur rendant la liberté des dividendes.

Nous essaierons de montrer, dans le chapitre XVIII, qu'avec une marche rationnelle, régulièrement progressive, les Compagnies auront déjà des excédents susceptibles de leur donner de tels résultats peu d'années après l'expiration de la période de construction, qui doit durer encore un peu moins de dix ans.

Nous ajouterons, en terminant, que les Compagnies ont encore un autre intérêt à rembourser les avances lors de leur liquidation : au moment de l'expiration des concessions, leur capital sera réduit du montant de la dette de garantie[1].

Il reste à dire quelques mots du lien qui existe pendant la période de construction entre les lignes neuves et le compte général d'exploitation. Les nouvelles lignes, prises isolément, ne pouvaient donner que des déficits. Lorsqu'un tronçon était achevé, si on le rattachait de suite à l'ensemble du réseau, il était alors à craindre que les déficits d'exploitation aillent en s'augmentant constamment pendant la période de construction et qu'ils aient pour résultat de rendre inévitable un appel de plus en plus considérable à la garantie d'intérêts. Etant donnée la situation financière de l'Etat, il fallait essayer de repousser cette éventualité. Si, au contraire, on ne rattachait pas au compte général les lignes en construction, et si l'on ajoutait au capital de premier établissement les déficits de leur exploitation jusqu'à leur entier achèvement, les charges d'intérêts et d'amortissement des obligations émises pour la construction de ces lignes seraient, il est vrai, augmentées dans l'avenir; on avait également à craindre de voir les paiements de garantie devenir plus considérables à la fin de cette période, mais cependant on pouvait espérer que le trafic de ces nouvelles lignes et le trafic accru des anciens réseaux contrebalanceraient la plus grande partie de ces charges. De plus, on avait déjà l'habitude, d'après les anciennes conventions, d'ajouter au capital de construction les intérêts intercalaires et les déficits d'exploitation. Toutes ces considérations, mais surtout la situation momentanément gênée des finances de l'Etat, firent que l'on opta pour la seconde idée et que l'on créa un compte spécial, appelé compte de l'exploitation partielle, pour toutes les lignes en voie de construction.

1. Voir troisième partie du chapitre XVIII.

Les autres dispositions des conventions relatives au système de comptabilité et au mode de calcul des annuités se comprennent facilement et s'expliquent d'après les règles de la comptabilité.

Au chapitre précédent, nous avons déjà traité la question du partage des bénéfices avec l'Etat. Celui-ci commence par s'assurer le remboursement des avances de garantie; puis, ce remboursement effectué, il s'attribue sur les bénéfices une part plus grande que ne lui donnaient les anciennes conventions. Il abaisse la limite du dividende maximum et il s'attribue les deux tiers des bénéfices au lieu de la moitié.

Quant à savoir si le partage pourra avoir lieu et avec quelle Compagnie il est probable, vers quelle époque on peut l'escompter, s'il se produira même avant l'expiration des concessions, nous en ferons une étude détaillée au chapitre XVIII, en examinant l'avenir des Compagnies.

Le droit de reprise des lignes par l'Etat n'a pas été modifié par les conventions. Par contre, les clauses au moyen desquelles l'Etat est autorisé à exercer son droit de rachat ont été modifiées sur trois points :

1° Pendant une période de quinze années, l'Etat devra, en cas de rachat, rembourser intégralement les sommes dépensées par les Compagnies pour la construction des nouvelles lignes; la période de quinze ans ne commence pas à la date de la concession, mais à la date de la mise en exploitation;

2° Pour les travaux complémentaires exécutés pendant les quinze dernières années qui précèdent le rachat, l'Etat doit verser la totalité des frais, sauf déduction d'un quinzième pour chaque année écoulée depuis la clôture de l'exercice dans lequel la dépense a été effectuée;

3° En cas de rachat pendant la période de fonctionnement de la garantie, l'annuité est réglée en comprenant, dans le revenu des dernières années, les sommes versées par le Trésor.

Cette dernière disposition était commandée par la nouvelle réglementation de la garantie; autrement, tout excédent supérieur à la somme nécessaire pour assurer le service des obligations aurait été, en cas de rachat, compensé avec les annuités à payer aux actionnaires pour leur tenir lieu des dividendes. De même qu'un dividende minimum était garanti aux actionnaires, de même, par cette disposition, on leur garantissait en quelque sorte, en cas de rachat, une valeur minimum de leurs actions. La première des stipulations ci-dessus ajournait suffisamment l'époque où l'Etat pourrait plus tard songer au rachat, sans qu'il en résultât des conditions par trop désavantageuses.

Les Compagnies avaient encore environ 10.000 kilomètres à construire ; elles s'étaient engagées à entreprendre un total maximum de 1.200 kilomètres par an. On admettait donc que, jusqu'à l'achèvement du réseau concédé, y compris des lignes encore à désigner, il s'écoulerait plus de dix années, à partir de 1884. Du reste, tout le monde était d'accord, Gouvernement et Parlement, pour déclarer que l'Etat, après s'être déchargé si heureusement du fardeau du *Grand Programme*, ne devait nullement songer au rachat.

Le point saillant des conventions de 1883 se trouve dans la réglementation des avances nécessaires pour l'exécution du *Grand Programme*. L'Etat restait chargé, en effet, de la plus grande partie de la dépense; mais, en mettant à sa place les Compagnies, avec tous les droits et les devoirs d'un

entrepreneur, il avait réussi à trouver une forme qui lui rendait le fardeau plus supportable : il ne risquait plus d'être écrasé.

De divers côtés, on reproche à l'Etat de s'être, dans les conventions de 1883, replié — comme en rampant — derrière le crédit des Compagnies[1].

M. Noël, dans le *Dictionnaire des Finances* de M. Léon Say[2], emploie cependant, sans intention de blâme, l'expression suivante : « L'Etat, qui jusqu'alors avait prêté l'appui de son crédit aux grandes Compagnies, faisait à son tour appel au leur » ; il n'y a que des faits qui puissent répondre à ces phrases.

Autrefois, les Compagnies seules s'étaient adressées au public pour l'agrandissement du réseau des lignes françaises, et l'Etat, par sa garantie d'intérêts, c'est-à-dire par son propre crédit, avait soutenu et même en partie consolidé celui des Compagnies. Puis l'Etat lui-même, comme entrepreneur de chemins de fer, s'était adressé au public auquel il avait eu recours pour une entreprise présentant un caractère économique qui, chez lui, ne reposait pas sur les mêmes bases que chez les grandes Compagnies ; l'Etat en effet ne pouvait pas offrir, comme gage de ses emprunts pour des chemins de fer, une hypothèque sur des lignes déjà productives ; il lui fallait donner son crédit comme gage et en même temps garantir l'intérêt et l'amortissement de son emprunt, alors que son crédit lui servait déjà à garantir les obligations des Compagnies. Par les conventions de 1883, l'Etat se retira du rang des entrepreneurs, et, laissant les Compagnies libres de s'adresser au marché financier pour approvisionner les capitaux nécessaires, il se borna à son ancien rôle : garantir l'intérêt et l'amortissement de ces capitaux.

Il ne faut pas oublier que, désormais, l'Etat ne construit pas lui-même les nouvelles lignes ; il ne les exploite pas et n'a pas à supporter les risques de l'exploitation : il appartient aux Compagnies, redevenues entrepreneurs et concessionnaires, d'emprunter les capitaux dont elles auront besoin.

Le Trésor n'avait plus à garantir les frais d'établissement du troisième réseau, mais il avait à garantir la charge directe des intérêts et de l'amortissement d'une grande partie de ces frais ; l'effet était le même vis-à-vis du marché financier ; seulement, en plus du lien qui unissait l'Etat aux Compagnies, il y avait une partie de la dépense, dont les Compagnies acceptèrent la charge à fonds perdus, et pour laquelle l'Etat n'aurait rien à rembourser.

En toute hypothèse, pour exécuter le *Grand Programme*, l'Etat devait emprunter, et il s'agissait de savoir comment et à qui. C'était toujours le marché financier qui drainerait les capitaux ; mais, selon la situation de celui qui fait émission, les prix sont très variables, et dans certaines circonstances la question de savoir si c'est l'Etat qui emprunte des milliards, surtout quand

1. Comme on le montrera dans la deuxième partie du chapitre XVIII, ce reproche perd ce qu'il a de blessant, attendu que les Compagnies ont réussi à se procurer les fonds nécessaires à la construction de nouvelles lignes à de meilleures conditions que l'Etat. Si donc ce dernier s'était vraiment replié derrière le crédit des Compagnies, il aurait, en le faisant, agi très sagement dans l'intérêt des contribuables, c'est-à-dire de la généralité du pays.

2. T. I, p. 975.

il y est forcé par une loi, ou si ce sont les Compagnies privées, dans l'absolue liberté de leurs agissements qui doivent procéder à une émission, est d'une importance capitale pour la situation économique d'un pays. L'Etat, quand il s'agit de placement et d'émission, ne doit pas seulement envisager un intérêt présent immédiat (dans le cas actuel, celui de l'achèvement du réseau); il doit aussi se placer à un point de vue plus élevé, qui lui permette de surveiller l'ensemble des intérêts du public. Si donc, dans des circonstances normales, il y a déjà une différence essentielle à laisser faire un emprunt par l'Etat ou par des Compagnies, la différence s'accentue encore davantage quand il s'agit de faire un emprunt considérable dans un moment de crise. C'était le cas, au moment de la signature des conventions de 1883. La connaissance de la situation financière et économique de cette époque peut donc, seule, expliquer les raisons qui ont déterminé ces conventions.

Nous avons examiné, ailleurs[1], la situation des finances publiques en France. En citant les dates les plus importantes, nous résumerons d'une façon suffisamment claire la situation première de cette époque et les relations de l'Etat avec le marché.

La période des excédents budgétaires s'était close avec l'année 1881; l'excédent, évalué à 79 millions dans le compte provisoire, fut arrêté à 106.900.000, après le règlement des comptes définitifs. Cet excédent provenait de ressources extraordinaires trop facilement autorisées, dont quelques-unes restèrent sans emploi. Mais le chiffre des recettes normales (2.166 millions) restait inférieur à celui des dépenses ordinaires (3.559 millions). L'exercice 1882 s'était terminé avec un déficit provisoire de 32 millions, qui s'éleva, lors du règlement définitif, à 42.500.000; pour l'exercice 1883, le déficit présumé de 83 millions fut effectivement de 62.400.000. De plus, les travaux publics, pendant la période 1878 à 1882, avaient englouti une moyenne annuelle de 621 millions de dépenses extraordinaires; aussi, sans compter les 706 millions exigés par le service de la dette consolidée, on se trouvait, en 1883, en présence d'une dette flottante de 1.073.100.000 francs, dont les intérêts grevaient le budget ordinaire de plus de 28 millions. Les recettes de l'Etat n'avaient pas diminué; mais, de 1879 à 1881, en général, pour des raisons politiques et des intérêts électoraux, on avait fait des dégrèvements de près de 222 millions d'impôts, dont 150 millions par des réductions de l'impôt sur le sucre et le vin; on avait, d'autre part, augmenté de 154 millions les dépenses permanentes; l'équilibre du budget était donc rompu, puisqu'on avait jeté dans un des plateaux de la balance une somme de 376 millions.

Bien que connaissant cette situation financière, M. Léon Say, dans son discours du 26 juillet 1882, avait dû évaluer à 7.900 millions les dépenses restant encore à faire pour l'exécution du *Grand Programme*.

La situation économique avait ainsi changé. Les signes visibles du rétablissement de la prospérité de la France avaient provoqué une spéculation effrénée et une hausse exagérée de la Bourse. La disproportion devenait

1. Voir Von Kaufmann, *Frankreichs Finanzlage bei der Iahreswende* 1883-1884 dans *Finanz Archiv* (année 1884, I, p. 205 et suivantes).

encore plus grande entre l'argent réellement disponible et la masse des valeurs commerciales. Une crise paraissait inévitable.

L'Etat avait plusieurs fois fait des émissions de 3 $^0/_0$ amortissable, d'abord par la loi du 11 juin 1878, pour 439.878.547 francs de capital réalisé; puis par la loi du 22 décembre 1880 et le décret du 7 mars 1881, on annonça une seconde émission qui devait produire 1 milliard et se faire en plusieurs termes, du 17 mars 1881 au 16 janvier 1882. A la première émission, au cours de 83,25 $^0/_0$ = 416 fr. 25 pour 15 francs de rente, on compta 300.000 souscripteurs qui demandaient pour 528.500.000 francs de rente, alors que l'Etat n'avait besoin que de 6 $^0/_0$ de cette somme. Mais l'emprunt se trouva, en réalité, presque totalement entre les mains de banquiers. Les émissions suivantes se firent encore moins facilement; il fallut recourir à toutes sortes d'expédients pour les faire réussir.

Le prix des reports sur les rentes s'éleva à des hauteurs jusque-là inconnues [1]; la gêne du marché était profonde, les demandes d'argent devinrent partout pressantes. Aux prises avec de tels embarras, le marché ne pouvait pas payer les 200 millions qui allaient arriver à échéance sur le 3 $^0/_0$ amortissable. La liquidation du 16 janvier 1882 apparut si malaisée que le Gouvernement crut devoir fournir un secours à la place. Il restitua au marché, sous forme de reports, une partie des sommes qu'on ne pouvait éviter d'appeler, et fit aussi une première avance montant à 53 millions.

Mais cette mesure ne pouvait être qu'un palliatif insuffisant. Au 5 janvier, les valeurs avaient commencé à fléchir; à la fin de janvier, l'Union générale s'effondra; le 3 $^0/_0$ amortissable, qui, un mois auparavant, avait été coté 85 fr. 50, tomba à 79 fr. 80, et la rente perpétuelle 3 $^0/_0$ baissa de 84 fr. 25 à 78 fr. 65. L'effondrement des cours devint tel que la Bourse de Lyon se trouva virtuellement fermée [2].

Lorsqu'au 30 janvier le Cabinet Gambetta céda la place au Cabinet Freycinet, M. Léon Say redevint Ministre des Finances, et l'une des préoccupations dominantes du nouveau Ministère devait être la situation financière du pays.

Certes, aucune des sources de la richesse publique n'était tarie : ni l'agriculture, ni l'industrie, ni le commerce ne semblaient atteints par le krach qui provenait uniquement d'un agiotage effréné et qui n'avait atteint que les valeurs de Bourse et les spéculateurs. Cependant, il était fatal qu'on vît un certain malaise industriel et commercial. Une dépréciation était de même inévitable sur les valeurs immobilières. Par contre-coup, l'enregistre-

1. **Note du Traducteur.** — M. Delombre qui était Ministre du Commerce, en 1898-1899, a donné un tableau fort remarquable de la situation financière à cette époque. Voir le *Journal des Economistes* (1891, avril, p. 1 et suiv.) : « Projet du budget de l'exercice 1892 et les conventions de 1883 ».

2. Patzig a dépeint avec beaucoup de détails cette baisse des cours : « *Volks und Staatswirtschaft in Frankreich Eine Studie zur budgetberatung französischen Kammer*, dans les *Iahrbuch fur Gesetzgebung* (1884, fascicule 1). La sombre description qu'il fait de cette période tourmentée convient bien à la situation financière et économique de 1882; aussi sa conclusion n'en est-elle que plus surprenante : *Le Gouvernement aurait dû, comme remède à cette calamité, procéder au rachat des chemins de fer !*....... Où aurait-il pris l'argent nécessaire?

ment, le timbre, les droits de successions et de mutations étaient condamnés à fléchir.

Le Cabinet sut entrevoir les conséquences de la crise. Aussi la déclaration lue aux Chambres, le 31 janvier, s'exprima-t-elle en ces termes : « Il ne « saurait être question, en ce moment, pour l'Etat, ni de conversion, ni de « rachat de chemins de fer, ni même d'émission de rente amortissable. Nous « devons rechercher les moyens de restreindre, pour un temps, les appels « au crédit public *en réclamant pour une large part le concours de l'industrie « privée.* Tout doit, d'ailleurs, être combiné de manière à ne pas porter « atteinte à l'exécution, dans les délais déterminés par vos votes annuels, du « *Programme* que les Chambres ont promis au pays. »

Cette déclaration annonçait déjà les conventions de 1883 dans leur idée fondamentale (le concours de l'industrie privée); mais il s'écoula encore plus d'un an avant que la nécessité de ce concours ne fût admise par le Parlement; la désorganisation du marché financier français était complète.

M. Léon Say, pour sauver la place, porta le prêt en reports à 165 millions à la fin de février de l'année 1882. Ces reports furent ramenés à 43 millions en avril, et l'opération ne prit fin complètement qu'au mois de juillet.

La question la plus pressante, après avoir sauvé le marché, était de savoir avec quelles ressources on paierait les travaux publics engagés. Couvrir le budget sur ressources extraordinaires des exercices 1881, 1882 et 1883, à l'aide des ressources de la dette flottante, c'était charger cette dette d'environ 2 milliards. « Une dette flottante aussi exorbitante, disait l'exposé des motifs du budget de 1883, ne peut être considérée par le public que comme la préface nécessaire d'un emprunt. » C'est alors que M. Léon Say imagina la fameuse consolidation de la dette flottante au moyen des ressources de la Caisse des Dépôts et Consignations [1].

Créer des titres 3 $^{0}/_{0}$ amortissable pour 1.200 millions de francs, les retirer de la circulation, tel était le plan du Ministre qui savait bien que la Caisse des Dépôts et Consignations restait débiteur de capitaux, et que la consolidation n'était pas absolument nominale. Mais M. Léon Say, pour la liquidation indispensable, n'avait pas le choix des moyens. Il parvenait ainsi à sauver d'une nouvelle émission de rentes la Bourse et le marché public, et à régler les dépenses extraordinaires des années 1881 et 1882. Quant aux travaux prévus pour 1883, le Ministre des Finances commençait par ramener de 621 à 258 millions les prévisions de dépenses et proposait de les payer au moyen des remboursements anticipés de la dette de garantie des Compagnies. En cinq années, la Compagnie d'Orléans rembourserait de cette manière 205 millions. La Compagnie de l'Est devait rembourser, de son côté, 40 millions, et celle de Lyon [2], 15 millions. On arrivait à une somme totale de 260 millions.

Pour réaliser, dès l'année 1883, ce capital, un des procédés mis à l'étude consisterait à placer dans le portefeuille du Trésor des bons échelonnés souscrits par les Compagnies. On ferait argent de ces bons au fur et à mesure des besoins de la Caisse centrale.

1. Voir chapitre XIV.
2. Pour la ligne du Rhône au Mont-Cenis.

Ce remboursement anticipé de la dette des Compagnies devait être une des bases essentielles des conventions de 1883. Mais l'État semblait s'effacer derrière les Compagnies ; aussi la combinaison ne fut-elle accueillie que très froidement.

Le Cabinet fut renversé le 27 juillet 1882, et le nouveau Ministre des Finances, M. Tirard, eut à résoudre le même problème : pourvoir aux dépenses du budget extraordinaire sans recourir à aucune émission de titres et sans arrêter les travaux du *Grand Programme.*

En même temps le Ministre des Travaux publics, M. Hérisson, calculait le coût probable des travaux résultant du *Programme* de M. de Freycinet. On était parti de 4 milliards ; M. Léon Say venait d'indiquer le chiffre de 8 milliards. M. Hérisson estimait à 9 milliards 150 millions la dépense totale, y compris les travaux complémentaires. D'après l'état d'avancement des études et d'après le taux des salaires et des matériaux, les chemins de fer coûteraient 6.500 millions, et la navigation, 2.650 millions. Enfin, *last not least*, la conversion de l'emprunt de guerre 5 $^0/_0$, décidée dès 1877, ne pouvait plus être ajournée.

Dans le projet de budget rectifié de 1883, déposé à la Chambre le 9 novembre 1882, M. Tirard repoussait sans ambages toute idée d'émission nouvelle de rentes.

En ce qui concernait l'arriéré, le Ministre des Finances se bornait à reprendre le projet de consolidation de 1.200 millions de ressources de la dette flottante.

Quant au budget sur ressources extraordinaires de 1883, il l'arrêta, comme l'avait fait M. Léon Say, au chiffre de 258 millions.

Mais M. Tirard ne chercha à couvrir ses dépenses qu'au moyen des remboursements des Compagnies déjà encaissés ou imminents, et il imputa 153 millions et demi sur les ressources de la dette flottante.

Une consolidation, au moyen des ressources empruntées à la Caisse des Dépôts et Consignations, est toujours une opération risquée ; mais augmenter la dette flottante, lorsque le déficit apparaissait au budget, était également inadmissible.

La Commission du budget repoussa en effet les expédients pour l'équilibre du budget extraordinaire ; mais en même temps elle se refusa à admettre que l'état des finances fît abandonner le *Programme* de 1878.

« La réalité, dit M. Ribot dans son rapport du 25 novembre 1882, c'est « que, si des développements excessifs avaient été apportés à la conception « première des travaux, rien n'était simple comme d'en coordonner l'exécu- « tion par d'habiles traités, et que si, d'autre part, la situation des finances « publiques commandait de sérieux ménagements, il était aisé de les prendre « en dégageant le marché de sa crainte d'émissions de rentes indéfinies. « Les ressources ne manquaient pas, c'est l'art d'en tirer parti. Pour sup- « primer les embarras financiers, il suffisait de sortir de la situation confuse « où se trouvait depuis longtemps le régime général des chemins de fer. »

Le Ministre des Finances déclara qu'il fallait trancher la question des

chemins de fer. On ne sait pas, disait-il, si les lignes que l'on commence seront terminées et par qui elles seront exploitées.

La plupart des orateurs qui prirent part à la discussion parlèrent dans le même sens. M. Allain-Targé lui-même, l'adversaire des grandes Compagnies de chemins de fer, déclara que la vraie solution, c'était de reviser les contrats avec les six grandes Compagnies. La conclusion de son discours fut : « Nous voulons traiter avec les grandes Compagnies. »

Sous l'impression de cette discussion, le budget sur ressources extraordinaires fut voté le 16 décembre 1882 et, dès le 30 décembre, l'emprunt de consolidation était décidé.

La solution de la question des chemins de fer avait donc fait un pas : la voie qu'on devait suivre était tout indiquée par les événements. Mais l'Etat tira de sa situation nouvelle un profit immédiat. Il put entreprendre la conversion du 5 $^0/_0$, qui fut décidée sans difficultés à la fin d'avril 1883 et qui fit réaliser au Trésor une économie annuelle de 34 millions.

Les détenteurs de rente 5 $^0/_0$, regardant alors comme enrayées les créations de rentes, n'avaient plus l'ombre d'un motif pour réclamer le remboursement de leurs titres. Il ne leur restait qu'à accepter la conversion : c'est ce qu'ils furent unanimes à faire [1].

Mais les conventions procurèrent un avantage plus grand en substituant pour l'exécution des travaux le crédit des Compagnies à celui de l'Etat. En rouvrant le grand-livre de la dette en obligations, l'Etat put fermer provisoirement le grand-livre de sa dette en rentes. On donnait ainsi de la stabilité aux titres de rente, et le marché financier était rassuré.

En outre de leur importance économique, les conventions de 1883 ont donc eu encore des conséquences politiques incontestables, car elles ont assuré d'une façon définitive l'exécution du *Grand Programme.* Pour tous les Ministères qui se sont succédé, l'achèvement du réseau représentait une tâche capitale. En la facilitant, un Ministère ne consolidait pas seulement sa propre existence, il rendait service à la République.

La Monarchie bourgeoise pouvait revendiquer, pour sa couronne, la première grande période des chemins de fer ; l'Empire avait fait la seconde. Après la guérison des blessures profondes faites par la guerre de 1870 et au début d'une ère nouvelle de prospérité économique, l'avortement du *Grand Programme* était impossible, car cela eût démontré l'*incapacité* du nouveau régime politique, cela eût été la banqueroute de la République.

1. On n'eut à rembourser qu'un capital de 95.390 francs. Voir André Liesse, dans les *Jahrbüchern fur Nationalökonomie und Statistik* (III, suite, vol. VI, 1893, p. 369 et suiv.).

CHAPITRE XIV.

L'EXÉCUTION DES CONVENTIONS DE 1883.

Les conventions de 1883 avaient marqué la fin de la lutte relative au régime des chemins de fer, qui avait duré près de sept années. La crise financière avait réconcilié les partisans et les adversaires du rachat, et en même temps tout était rentré dans la voie normale.

Si le budget était allégé des dépenses nécessaires pour continuer les travaux de chemins de fer, il n'avait pas davantage à supporter le poids de plus en plus effrayant des insuffisances d'exploitation.

Quant aux annuités des travaux dont les Compagnies n'avaient pas pris la charge, elles étaient limitées dans la mesure que la loi de finances fixait chaque année pour les travaux neufs. Ainsi donc l'exécution des conventions était liée à la prospérité financière du pays.

Les progrès réalisés depuis la conclusion des traités de 1883 sont dépeints d'une façon caractéristique par les chiffres du tableau de la page 328.

On voit que les déficits ont non seulement continué, après 1883, pendant plusieurs années, mais qu'ils sont même allés en croissant.

Les dépenses extraordinaires sont, pendant la même période, restées très élevées, tout en diminuant chaque année. Des dépenses extraordinaires jointes à des déficits budgétaires constants ont fatalement pour effet de produire une augmentation de la dette ; elles sont donc une charge pour le budget ordinaire des exercices ultérieurs.

Les régimes précédents avaient laissé à la III[e] République une dette publique considérable ; mais la réorganisation forcée après la tourmente de 1870-1871 eut pour résultat immédiat d'accroître la dette nationale. On ne doit, en toute justice, méconnaître que, si les hommes d'Etat qui ont présidé aux premiers pas de la République ont dû rouvrir le grand-livre, ils ne l'ont fait que pour des raisons d'absolue nécessité. Tout ce que, malgré le patriotisme du pays, on ne pouvait immédiatement payer avec les recettes du budget ordinaire, fut considéré comme une dette à court terme qu'on a amortie presque en totalité. Mais cela ne pouvait durer longtemps. Une grande nation comme la France ne doit pas éternellement restreindre ses besoins et arrêter son développement. Sans cesse le progrès économique, de même que les intérêts politiques, réclame de nouvelles dépenses extraordinaires ; arrive aussi fort souvent que les crises économiques provoquent des déficits. Alors le trou budgétaire est comblé au moyen d'expédients les plus divers : prêts de la Banque de France, application des dépôts confiés à l'Etat, émission de bons du Trésor ou d'obligations à court terme. Tous ces éléments de

Les budgets de 1882 à 1900.

ANNÉES	RECETTES			DÉPENSES			EXCÉDENT + DÉFICIT —
	ORDINAIRES	EXTRAORDINAIRES	ENSEMBLE	ORDINAIRES	EXTRAORDINAIRES	ENSEMBLE	
1	2	3	4	5	6	7	8
	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs
1882	2.980.477.689	663.624.875	3.644.102.564	3.023.025.165	663.624.875	3.686.650.040	— 42.547.476
1883	3.037.973.018	614.965.704	3.652.938.722	3.100.400.911	614.965.704	3.715.366.615	— 62.427.893
1884	3.032.014.444	416.781.288	3.448.795.732	3.121.932.739	416.781.288	3.538.714.027	— 89.918.295
1885	3.056.635.831	263.626.782	3.320.262.613	3.230.296.276	236.626.782	3.466.923.058	— 146.668.445
1886	2.940.291.981	229.133.507	3.169.325.488	3.064.428.308	229.133.507	3.293.561.815	— 124.136.327
1887	2.968.477.833	275.405.732	3.243.883.565	2.985.558.907	275.405.723	3.260.964.639	— 17.081.074
1888	3.107.534.722	160 256.078	3.267.790.800	3.060.338.106	160.256.078	3.220.594.184	+ 47.196.616
1889	3.108.072.541	163.253.131	3.271.525.672	3.083.878.748	163.253.131	3.247.131.879	+ 24.193.793
1890	3.229.372.253	146.389.175	3.375.761.428	3.141.519.798	146.389.175	3.287.908.973	+ 87.852.455
1891	3.364.014.678	»	3.364.014.678	3.258.171.024	»	3.258.175.024	+ 105.843.654
1892	3.370.415.415	»	3.370.415.415	3.380.355.174	»	3.380.355.174	— 9.939.759
1893	3.366.409.499	»	3.366.409.499	3.450.920.595	»	3.450.920.595	— 84.511.096
1894	3.458.320.575	»	3.458.320.575	3.479.975.191	»	3.479.975.191	— 21.654.615
1895	3.416.117.017	»	3.416.117.017	3.434.020.477	»	3.434.020.477	— 17.903.460
1896	3.436.128.381	»	3.436.128.381	3.444.855.511	»	3.444.855.511	— 8.727.130
1897	3.528.077.949	»	3.528.077.949	3.523.516.590	»	3.523.516.590	+ 4.561.359
1898	3.636.821.590	»	3.636.821.590	3.540.223.714	»	3.540.223.714	+ 694.788
1899 (1)	3.477.761.840	»	3.477.761.840	3.477.575.535	»	3.477.575.535	+ 186.305
1900 (2)	3.523.133.264	»	3.523.133.264	3.522.616.019	»	3.522.616.019	+ 517.245

1. Loi de finances. | 2. Projet de Budget.

la dette flottante traînent leur existence hybride et dangereuse jusqu'au jour où la dette publique finit par convertir toutes ces dettes multiples. C'est ainsi que, après un certain temps, la dette consolidée s'accroît par suite des ressources extraordinaires qu'il a fallu se procurer et aussi pour la nécessité de réduire la dette flottante.

Les chiffres suivants indiquent l'augmentation de la dette publique en rentes perpétuelles ou amortissables depuis le commencement de l'ère des chemins de fer :

	CAPITAL (1)	RENTES
	millions	millions
Au 1er août 1830	4.426.3	199.4
— 24 février 1848	5.912.7	245.3
— 1er janvier 1852	5.536.3	239.3
— 1er — 1871	12.454.3	381.2 (2)
— 1er — 1873 / — 1er — 1876	19.374.3	732.3
— 1er — 1886	23.728.1	826.3
— 1er — 1888	25.464.9	857.2
Pour 1893	26.005.3	907.5
— **1900**	**26.256.8**	**831.8**

Le saut énorme que la dette française fit dans les années 1871 et 1872 provient des emprunts qu'il a fallu contracter pendant la guerre (emprunt Morgan) et surtout des 5 milliards représentant la contribution de guerre payée à l'Allemagne, pour laquelle, par deux émissions du 20 juin 1871 et du

1. Ces chiffres sont tirés, pour la période de 1830 à 1871, de même que pour l'année 1886, de l'ouvrage de M. de Foville, *la France économique*, année 1887, page 422 ; pour 1888, de l'*Annuaire statistique de la France*, 13e année, 1890, page 414 ; pour 1893, de Harbulot, *Das budget frankreichs für das Iahr* 1893 *und die Rechnung von* 1891, dans les *Finanz-Archiv de Schang*, X, 1893, page 714. De 1873 à 1876, on n'a procédé à aucune émission de rentes ; les chiffres de la dette en capital, ainsi que le montant correspondant de la rente, ont été obtenus en ajoutant aux chiffres de 1871 le résultat des deux emprunts 5 0/0 ; on n'a pas compris dans le total les 250 millions de l'emprunt Morgan, ni la rente inaliénable de 20.500.000 francs due à la Compagnie de l'Est pour l'indemniser de la perte de lignes cédées à l'Allemagne représentant un capital de 325 millions. La difficulté d'arrêter exactement le montant du capital et le total actuel de la rente française provient de la divergence des appréciations des différents écrivains ; voir les *Finances de la France* de M. de Kaufmann, traduction française, pages 439 et suivantes.

2. A la même époque, M. Alfred Neymarck évalue la dette à 403.400.000 francs (Voir l'article *Dette publique*) dans le *Dictionnaire des Finances* de M. Léon Say, I, 1889, page 1439 : M. de Foville et l'*Annuaire de statistique* donnent les chiffres ci-dessus. — M. Alfred Neymarck, *loc. cit.*, page 1441, met au compte des émissions faites pendant les premières années de la République l'emprunt de 750 millions voté au mois d'août 1870, et que l'on avait tenté de placer par souscription [capital emprunté, 804 millions donnent une rente annuelle de 39.800.000 francs, après avoir déjà compris cette somme (p. 1438) dans le total des emprunts à la chute de l'Empire].

15 juillet 1872, on réalisa un capital de 5.791.800.000 francs[1], qui fut employé presque en totalité à payer la dette de guerre, les frais et les dépenses d'émissions.

Quant aux besoins intérieurs du pays, on les équilibra en empruntant 1 milliard et demi à la Banque de France, emprunt remboursé dès 1877, par le jeu d'un amortissement annuel régulier de 200 millions[1].

Le rachat des lignes secondaires et l'inauguration du *Grand Programme* avaient clôturé la période d'extrême économie qui avait commencé après la conclusion de la paix. On justifiait le rachat de certaines lignes et l'exécution des travaux du *Grand Programme*, en créant la rente 3 $^0/_0$ amortissable et en absorbant le crédit d'amortissement devenu disponible inscrit au fameux chapitre V du budget du Ministère des Finances. Il fallait encore faire face à d'autres dépenses extraordinaires. C'est alors que les conventions de 1883 débarrassèrent l'État d'un fort grand nombre de lignes. A côté des travaux à exécuter par l'Administration sur son propre réseau, il y avait d'autres dépenses absolument indispensables à inscrire au budget de la Guerre et à celui de la Marine, pour les expéditions du Tonkin et de Madagascar et aussi pour les canaux, les ports, les routes et les écoles. Les travaux de ces deux dernières catégories furent réglés par des Caisses spéciales créées dans ce but, ne demandant, il est vrai, que des avances, mais forçant néanmoins le Trésor à réaliser ces avances. Enfin il ne faut pas négliger de tenir compte des déficits budgétaires constatés pendant les sept années où le trafic s'était resserré.

Pour toutes ces dépenses extraordinaires et surtout pour les travaux de construction, l'État avait sans cesse besoin de capitaux, et sur le marché financier il ne pouvait pas toujours en trouver aux conditions les plus avantageuses. C'est pour cela que le Gouvernement plaça des obligations à court terme.

Ces obligations, remboursables au bout de six ans et rapportant 3 $^0/_0$, ne différaient des bons du Trésor que par leur durée un peu plus longue et par l'autorisation d'émissions qui devait être donnée par une loi. Mais, l'émission de ces obligations nécessaire pour équilibrer le budget n'était possible qu'en supposant un amortissement régulier et mathématique ; aussi n'était-ce qu'un expédient pour le Ministre des Finances. Tant qu'il fut possible de prévoir au budget, en contre-partie de ces obligations à court terme et de la rente 3 $^0/_0$ amortissable, un fonds d'amortissement suffisamment doté (en 1883 le crédit était encore d'environ 120 millions), les émissions furent assurées ; mais, dès que ce fonds fut considérablement réduit, les obligations à court terme, les bons du Trésor et tous les autres moyens destinés à faire face aux « découverts » devinrent des charges pour la dette flottante qui absorba les fonds libres de la Caisse des Dépôts, d'abord à titre provisoire et finalement les échangea contre de la rente consolidée. En dehors des obligations à court terme, on se servit encore pour se procurer les ressources nécessaires aux travaux publics, à trois reprises différentes, en 1877, en 1885 et en 1894, des obligations à long terme (obligations trentenaires rapportant successivement 4 $^0/_0$, puis 3 fr. 25 depuis 1892 et enfin 3 $^0/_0$ depuis 1896). C'était faire revivre un des expédients du Second Empire. Une partie des titres

1. Voir *les Finances de la France*, de M. de Kaufmann ; traduction française, p. 440.

de la première émission, avant même d'être mise en circulation, fut pour ce motif remplacée par la nouvelle rente 3 °/₀ amortissable de 1878.

Ces moyens divers et successifs de se procurer des revenus extraordinaires empêchent d'établir un tableau exact des charges du Trésor et de leur augmentation progressive. Aussi, dans le tableau ci-après que nous allons donner pour résumer ces charges, avons-nous cru préférable de mettre à part les obligations à court terme [1,2].

Nouvelles dettes de l'État depuis 1878.

DATES — DE LA LOI	DATES — DE L'ÉMISSION	MOTIFS DE L'ÉMISSION	CAPITAL RÉALISÉ	CAPITAL NOMINAL	INTÉRÊTS de L'EMPRUNT [3]
		A. — 3 °/₀ amortissable.			
11 juin 1878	12 août et 13 sept. 1878	Destiné à faire face au rachat des lignes de chemins de fer, à leur mise en état et à couvrir l'insuffisance de leur exploitation jusqu'à concurrence de 331 millions. A remplacer les obligations à long terme et restant encore à émettre, soit un capital de 25.200.000 francs et les obligations prévues pour 69.500.000 au budget de 1878. Prix d'émission : 79f,75 à 80f,50......	439.878.547	549.850.000	16.495.500
22 déc. 1880	17 mars 1881	Paiement de travaux autorisés par les lois : 22 déc. 1878 12 avril 1879, 21 décembre 1879 et 22 décembre 1880 jusqu'à concurrence d'un million. Bon d'émission : 83f,25..............	999.967.365	1.201.162.000	36.034.860
30 déc. 1882 [5]	14 mars 1883 8 février et 24 mai 1884	Consolidation des capitaux de la dette flottante jusqu'à concurrence de 1.200 millions..................	1.199.986.880	1.495.049.000	44.851.470 [4]
30 janv. 1884	*Id.*	Dotation de la Caisse nationale de retraites pour la vieillesse.........	294.769.205	367.737.500	11.032.125
30 janv. 1884	2 février 1884	Ressources du budget extraordinaire de 1884. — Déficit du budget extraordinaire de 1883. — Travaux de parachèvement sur le réseau de l'Etat. Cours d'émission : 76f,50............	349.978.889	456.891.500	13.706.745
27 oct. 1890	janvier 1891	Remboursement de 175 millions de Bons du Trésor. Cours d'émission : 92f,55............	177.000.000	188.200.000	5.646.000
		TOTAL du 3 0/0 amortissable....	3.461.580.886	4.258.890.000	127.766.700

1. Voir *les Finances de la France*, de M. de Kaufmann; traduction française, p. 450 et suiv.

2. Le tableau des différentes émissions de rentes et des obligations trentenaires se rattache au tableau de même nature paru dans *les Finances de la France* de M. de Kaufmann, traduction française, p. 450 et 451; toutefois, pour en faciliter la lecture, nous avons indiqué dans le tableau même les diverses causes de l'emprunt.

3. Non compris l'amortissement.

4. Loi de finances de 1883.

5. Total de la dette contractée de 1878 au 31 décembre 1883 : 3.246.061.000 francs, représentant un intérêt annuel de 97.381.830 francs.

Nouvelles dettes de l'État depuis 1878 (*suite*).

DATES de la loi	DATES de l'émission	MOTIFS DE L'ÉMISSION	CAPITAL réalisé	CAPITAL nominal	INTÉRÊTS de l'emprunt [1]
		B. — 3 0/0 perpétuel.			
1er mai 1886	1er mai 1886	Atténuation des comptes courants des Caisses d'épargne et de la Caisse nationale de retraites pour la vieillesse	400.000.000	501.253.100	15.037.593
	10 mai 1886	Affecté : 1° au budget des dépenses sur ressources extraordinaires de l'exercice 1886 jusqu'à concurrence de 152.828.200 francs pour suppléer à l'exercice d'obligations du Trésor à court terme autorisée par la loi de finances du 8 août 1885 ; 2° au budget de l'exercice de 1887 jusqu'à concurrence de 105 millions de francs pour pourvoir à l'achèvement des dépenses relatives à la reconstitution de matériel militaire ; 3° à des remboursements de cautionnements jusqu'à concurrence de 12 millions	503.998.989	631.245.600	18.947.368
		Montant total de l'emprunt ... 900 millions Frais d'émission. 4 — Taux d'émission : 79,80 0/0.	903.998.989	1.132.498.700	33.984.961
4 déc. 1890	janvier 1891	Remboursement de dépense du budget de la Guerre. Cours d'émission : 92,55 0/0	697.689.008	753.850.900	22.615.527
		Total du 3 0/0 perpétuel	1.601.687.997	1.886.349.600	56.600.488
		Total du 3 0/0 amortissable.	3.461.580.886	4.258.890.000	127.766.700
		Total général	5.018.268.883	6.145.239.600	184.367.188
		II. — Obligations à long terme (obligations de 500 francs trentenaires).			
29 déc. 1876 Décret 12 juin 1877	1877	Pour les Travaux publics. — Emission antérieure de 210.000 bons. L'émission de 3 0/0 1878, 50.673 bons. Prix d'émission : 126.700 bons à 478f,00 et 33.327 au prix de 463f,10. Intérêts semestriels à 4 0/0	73.020.019	79.663.500	3.186.540

AVANCES ET SUBVENTIONS POUR CONSTRUCTIONS DE CHEMINS VICINAUX :

Maximum autorisé : 350.744.000 francs.

A la fin de 1885, on en avait encore pour 240 millions.

La loi de finances du 26 janvier 1892, article 46, annula ce qui restait à émettre, réduisit l'intérêt de 4 à 3f,25 0/0.

Plus tard, l'article 47 de la loi de finances du 28 décembre 1895 abaissa encore à 3 0/0 l'intérêt.

La dépense budgétaire mensuelle maximum de 1888 à 1891 s'éleva à 10.437.000 francs, soit 5.673.889 fr. pour les intérêts.

Au 31 décembre 1899 la dépense restant encore à amortir était de 163.594.936f,20.

AVANCES FAITES AUX CAISSES DES ÉCOLES ET DES CHEMINS VICINAUX :

Créées par la loi du 27 décembre 1894, ces obligations, rapportant 3 0/0 et amortissables en 1923, représentent les avances restant à la charge de la dette flottante pour le service de la Caisse des écoles et des chemins vicinaux.

Le capital restant à amortir au 31 décembre 1898 est de 290.507.000 francs.

ANNUITÉS DES DÉPENSES DE L'EXPÉDITION DE MADAGASCAR ET DE L'EXPÉDITION DU SIAM :

En vertu des lois du 7 décembre 1893, 28 décembre 1895, 25 avril 1896 et 8 janvier 1897, des obligations ont été émises pour faire face aux dépenses de ces expéditions.

Les obligations, qui représentaient à l'origine une somme de 97.595.000 francs, ne s'élèvent plus au 1er janvier 1899 qu'à 91.243.000 : elles devront être amorties en 1923 et elles sont productives d'un intérêt de 3 0/0.

Le tableau précédent indique les besoins successifs de capitaux auxquels le Trésor n'a pu faire face qu'en grevant davantage la dette publique; mais, en considérant les variations de cette dette, il ne faut pas oublier que les engagements, contractés sous forme de rente amortissable et d'obligations à long terme (qui, au fond, se rapprochent beaucoup de la rente amortissable ou en diffèrent seulement par la durée), diminuent progressivement[1] et que la charge de la rente perpétuelle peut diminuer, elle aussi, au moyen des conversions. C'est ce qui est arrivé pour la conversion décidée en principe, dès 1877, mais devenue d'une application possible en 1883 seulement; c'est ainsi que la rente 5 %, émise en 1871, pour la contribution de guerre, devint du 4 1/2, ce qui réduisit la charge annuelle de 34.019.036 francs. Plus tard, en 1894, la nouvelle conversion de ces titres en 3 1/2 donna une économie nouvelle de 67.897.839 francs. Par contre, en 1887, lors de la conversion de l'ancien fonds 4 1/2 et 4 % en 3 % perpétuel, la diminution de rente atteignit un total de 9.250.902 francs et servit à émettre de nouvelles rentes 3 % jusqu'à concurrence du capital donnant un intérêt égal. Tout compte fait, le Trésor réalisa ainsi un bénéfice de 173.130.931 francs, sur lesquels 118 millions ont servi à équilibrer les dépenses du budget extraordinaire de la guerre de 1888, et le surplus affecté au budget extraordinaire de 1889.

Par ce procédé, tout en laissant invariable le chiffre réel de la rente et en ne faisant qu'accroître la dette en capital, on a pu enrayer un nouveau développement de la dette.

Les besoins d'argent du Trésor, ainsi que la majoration du chiffre de sa dette, apparaissent sous diverses formes, notamment sous celle de l'émission d'obligation à court terme.

Pendant toute la période des déficits et en dehors des émissions ayant pour objet le paiement des avances de garantie, on réalisa, de 1876 à la fin de 1887, les obligations à court terme suivantes :

	Francs.
Deuxième compte de liquidation de la Guerre...	982.900.000
Caisses des écoles et des chemins vicinaux......	45.000.000
Budget extraordinaire de 1885..................	194.700.000
— — de 1887..................	171.400.000
TOTAL....................	1.394.000.000

dont 558.100.000 francs avaient été amortis en 1887, soit au moyen des consolidations résumées au tableau précédent, soit par un amortissement véritable; on avait consenti à des renouvellements de bons pour 305 millions, et 530.900.000 francs devaient être remboursés dans le courant des six années suivantes, d'après un plan bien déterminé, à raison de 100 millions par an de 1888 à 1892 et de 30 millions en 1893.

En outre, pour les paiements de la caisse spéciale chargée de verser la

1. Dans le rapport de la Commission des finances du Sénat, en 1888, on constate que, de 1876 à la fin de 1887, on a amorti, au moyen de la rente 3 % amortissable, une dette en capital de 121.716.000 francs, et en obligations trentenaires (y compris les émissions de 1877) une somme de 17.363.500 francs.

Note du Traducteur. — Dans l'exposé des motifs du budget de 1900, le Ministre des Finances, M. J. Caillaux, évalue la dette publique, en capital, à 29.854.814.837 francs au 1er janvier 1899. Elle présenterait, par rapport à l'année 1895, une diminution de 555 millions.

garantie d'intérêts, on fut amené également par la loi du 8 août 1885, article 14, à diminuer les émissions d'obligations à court terme. Bien que les différentes lois de finances de 1886 à 1891 eussent autorisé le placement de 443 millions, on n'en avait émis que 370.975.393 francs (jusqu'au 31 décembre 1890 inclus). Mais cela importe peu, car ces avances seront plus tard restituées avec un intérêt de 4 %. Au 1er janvier 1896, les obligations placées représentaient un capital de 205.310.905 francs devant être remboursé en six termes avant le 1er septembre 1899[1].

Depuis la loi de finances de 1891, ce mode d'approvisionnement de fonds pour le paiement des avances de garantie est abandonné.

Pendant la période antérieure aux conventions de 1883, la réalisation du *Grand Programme* avait fait augmenter la dette publique de 3.246.100.000 francs, produisant une charge annuelle de 97.400.000 francs; en outre, il y avait pour 79.600.000 francs d'obligations trentenaires, soit un accroissement de dette de 3.343.500.000 francs, et cependant une partie de la dépense d'établissement n'était pas à la charge de l'Etat[2]. Immédiatement après la conclusion des conventions, il fallut encore réaliser un emprunt de 824.600.000 francs nécessitant une dépense annuelle de 24.700.000 francs. Cela prouve une fois de plus la nécessité et l'urgence qu'il y avait à conclure les conventions, et cela indique le soulagement partiel qu'elles allaient apporter à l'Etat.

On s'explique alors que, l'opposition ayant, dès 1884, sans succès, il est vrai, proposé la suppression du budget extraordinaire, le cabinet de Freycinet, en 1886, en déposant le projet de budget de 1887, ait proposé cette importante incorporation.

Outre la réforme de l'impôt des boissons, ce projet de budget avait un triple but : supprimer le budget extraordinaire, diminuer la dette flottante et en fixer le maximum par l'équilibre des recettes et des dépenses.

A cette époque, la dette flottante, malgré la consolidation de 1.200 millions opérée en 1882, avait de nouveau atteint le chiffre inquiétant de 1.500.000.000 francs et, sans parler des obligations citées plus haut, elle comprenait des avances de Trésoriers généraux pour 100 millions et des obligations à court terme pour 466 millions. Ces dernières, que d'habitude en France on ne fait pas rentrer dans la « dette flottante », puisque leur émission doit toujours être autorisée par le Parlement, constituaient un article spécial du projet de budget. La consolidation des autres 1.000 millions de la dette flottante devait se faire au moyen d'une émission de rente perpétuelle 3 %; mais, comme il aurait fallu augmenter le crédit pour l'amortissement de plus de 36 millions par an et diminuer d'égale somme le crédit pour le service des obligations à court terme, et comme, d'autre part, il fallait rembourser ces obligations, le Ministre proposa de faire une nouvelle émission de rentes du même genre et de prélever sur le crédit, pour l'amortissement, la somme nécessaire au service de cet emprunt total de 1 milliard et demi.

1. **Note du Traducteur.** — Au 1er janvier 1899 les obligations restant en circulation s'élevaient au chiffre de 77.276.000 francs.

2. Voir l'explication détaillée de l'article de M. de Kaufmann, *Finanzlage Ende Dezember*, 1888, dans les *Finanz Archiv de Schanz*, IV, 1887, volume I, pages 239 et suiv.

Le 1er mai 1886, la Chambre accepta ces propositions et, en y ajoutant millions pour les frais d'émission, elle décida de faire un emprunt de 904 millions. Quant aux 100 millions d'avances des Trésoriers généraux et aux obligations à court terme, on ne les consolida pas : l'unification du budget ne s'effectua donc pas. La situation était restée critique, car les obligations à court terme existaient toujours, tandis que le crédit pour l'amortissement était réduit.

On reconnut bien vite les conséquences fâcheuses de cette combinaison, car l'on se retrouva dans l'impossibilité de rembourser toutes les obligations échues que l'on dut renouveler; aussi, en 1887, le chiffre de ces dernières qui étaient en circulation atteignait-il 702.500.000 francs.

Déjà des symptômes inquiétants s'étaient manifestés lors de la conversion des rentes 4 $^1/_2$ et 4 $^0/_0$, décidée par la loi du 7 novembre 1887, puisqu'il fallut rembourser 3.600.000 francs de rentes représentant un capital nominal de 80 millions.

Tout le système financier était à remanier, et la question de l'unité du budget ne cessa plus d'être à l'ordre du jour; on chercha progressivement à y arriver, en faisant rentrer dans le budget ordinaire les dépenses du budget extraordinaire; en 1888, on commença par 57.100.000 francs de dépenses de travaux publics, puis, en 1889, on incorpora 16 autres millions de dépenses de la marine. Un seul budget semblait presque intangible : c'était le budget extraordinaire de la Guerre, quoique le caractère de beaucoup de ses dépenses se fût complètement modifié avec le temps, et qu'il n'y eût plus lieu de faire de nouveaux approvisionnements militaires, puisqu'il suffisait de renouveler ceux existants.

Le projet de budget pour l'année 1891 préconisait également l'incorporation de 108 millions. Enfin 26 millions de dépenses extraordinaires restaient inscrits au budget extraordinaire[1].

L'unité budgétaire, décidée en principe depuis longtemps, fut enfin résolue par le projet de budget de 1892, qui proposa l'incorporation des garanties d'intérêts aux Compagnies de chemins de fer algériens. Plus tard, le projet de budget de 1893 fit rentrer au budget ordinaire la somme de 12.500.000 francs représentant les subventions scolaires. En définitive, depuis 1888, le total des incorporations s'élevait à 221 millions (Projet de loi, etc., du budget général de l'exercice 1893, Exposé des motifs, p. 80).

Ce résumé de la situation financière explique comment la politique d'économie avait remplacé celle des dépenses exagérées. C'est ainsi qu'on vit tomber, en 1887, le Ministère Goblet, parce qu'il n'avait pas voulu s'associer aux efforts du Parlement pour ralentir les dépenses, et que le Cabinet suivant, présidé par M. Rouvier, supprima au contraire 80 millions de dépenses dans le projet de budget rectifié pour 1888. De 1887 à 1891, on avait, de cette façon, réalisé plus de 200 millions d'économies.

Cette politique de recueillement devait avoir sa répercussion sur la

1. Savoir : 2.800.000 francs de l'emprunt de 1886; 148.549 francs de l'émission de bons du Trésor à court terme de 1885; 23.400.000 francs de celle de 1887.

partie du budget du Ministère des Travaux publics destinée aux travaux extraordinaires ; on le constate par le tableau suivant.

Dépenses du Ministère des Travaux publics (travaux extraordinaires).

ANNÉES	BUDGET ORDINAIRE	BUDGET EXTRAORDINAIRE	ENSEMBLE	PROPORTION 0/0 PAR RAPPORT à l'ensemble du budget des dépenses
	francs	francs	francs	0/0
1882	33.846.784	468.338.508	502.185.292	13,6
1883	43.963.202	457.147.347	501.110.649	13,5
1884	36.039.233	287.927.782	323.967.015	9,2
1885	55.953.637	102.065.603	158.019.270	4,5
1886	14.184.445	90.138.400	104.332.845	3,2
1887	16.799.012	54.704.400	71.503.412	2,2
1888	65.545.550	»	65.545.450	2,0
1889	56.915.769	»	56.915.769	1,8
1890	57.592.934	»	57.592.934	1,8
1891	52.536.473	»	52.536.473	1,6
1892	41.543.350	»	41.543.350	1,23
1893	42.708.650	»	42.708.650	1,24
1894	40.787.500	»	40.787.500	1,22
1895	41.402.757	»	41.402.757	1,24
1896	37.394.007	»	37.394.007	1,10
1897	31.208.975	»	31.208.975	0,92
1898	35.006.800	»	35.006.800	1,03
1899	38.969.800	»	38.969.800	1,11
1900 (1)	40.327.800	»	40.327.800	1,05

Les dépenses afférentes aux travaux extraordinaires avaient, en effet, diminué, mais le budget du Ministère des Travaux publics en lui-même n'avait pas suivi la même marche décroissante. Son budget s'était enflé, au contraire, des avances de la garantie, de l'augmentation des travaux ordinaires d'entretien, de l'accroissement des annuités dues aux Compagnies pour travaux exécutés pour le compte de l'Etat.

Ce budget avait présenté les variations suivantes :

118.600.000 francs en 1882
132.600.000 — en 1883
167.400.000 — en 1891
197.200.000 — en 1892
231.200.000 francs en 1893
287.600.000 — en 1894
315.200.000 — en 1895 (2)

1. Note du Traducteur. — D'après le projet de budget de 1900.

2. Note du Traducteur.
285.200.000 francs en 1896
245.700.000 — en 1897
215.000.000 — en 1898
219.200.000 francs en 1899
223.000.000 — en 1900
(Projet de budget.)

L'Etat, après la conclusion des conventions de 1883, avait encore à exécuter lui-même beaucoup de lignes dont le nombre allait en diminuant chaque année; il avait, en outre, été forcé d'entreprendre des travaux complémentaires sur le réseau de l'Etat.

Les sommes ainsi dépensées figurent au tableau suivant.

ANNÉES	DÉPENSES TOTALES	LIGNES DONT L'ÉTAT s'était réservé la construction	TRAVAUX sur le réseau DE L'ÉTAT	ENSEMBLE	PROPORTION 0/0 DES TRAVAUX DE CHEMINS DE FER PAR RAPPORT aux travaux extraordinaires	aux lignes neuves
	francs	francs	francs	francs	francs	francs
1885........	105.721.246	45.145.000	4.812.000	49.957.000	31,6	47,2
1886........	97.081.246	39.500.000	4.500.000	44.000.000	42,1	45,3
1887........	61.701.246	20.220.000	2.275.000	22.505.000	31,5	36,5
1888........	53.819.568	14.800.000	2.000.000	16.800.000	25,6	31,2
1889........	49.947.868	13.000.000	2.000.000	15.000.000	26,4	30,0
1890........	46.417.091	13.000.000	2.000.000	15.000.000	26,0	32,3
1891........	39.938.769	10.751.000	1.000.000	11.751.000	22,7	29,9
1892........	40.464.000	10.750.000	1.500.000	12.250.000	27,1	27,8
1893........	41.962.650	9.944.300	1.500.000	11.444.300	28,4	29,1
1894........	41.077.500	10.000.000	1.500.000	11.500.000	27,8	28,3
1895........	41.316.757	9.996.000	1.940.000	11.936.000	29,2	30,1
1896........	36.828.507	4.300.000	5.000.000	9.300.000	24,9	25,2
1897........	31.044.675	4.076.000	4.600.000	8.676.000	27,8	28,0
1898........	34.842.500	4.476.500	4.600.000	9.076.500	26,22	26,36
1899........	38.808.500	4.426.500	5.000.000	9.426.500	24,0	24,29
1900(1)......	(2)40.164.500	4.426.500	5.000.000	9.426.500	23,38	23,56

La somme allouée pour les lignes nouvelles ne représente donc plus, en 1895, que le quart des dépenses de même nature en 1885.

Par contre, depuis les conventions de 1883, ce sont les Compagnies qui doivent exécuter presque tous les travaux, et c'est leur activité qui est en jeu.

La longueur du réseau d'intérêt général en exploitation — qui était de 28.047 kilomètres à la fin de 1883 — n'avait pas, dans les dix années suivantes, augmenté autant qu'on l'avait prévu.

1. D'après le projet du budget.

2. **Note du Traducteur.** — Ce chiffre est obtenu en ajoutant les sommes portées aux états A et B du Budget sous la rubrique : « *Dépenses extraordinaires*, — *Travaux* », déduction faite de sommes inscrites aux chapitres ne concernant pas les constructions neuves (Ponts à péages, — Nivellement général de la France, — Carte géologique de la France).

Le nombre des kilomètres achevés chaque année (comme on le voit dans le tableau ci-dessus) a toujours été, sauf en 1884 et 1885, sensiblement inférieur au maximum prévu dans les conventions.

Longueur du réseau d'intérêt général à la fin de l'année.

ANNÉES	LONGUEUR EXPLOITÉE AU 31 DÉCEMBRE	AUGMENTATION PAR RAPPORT A L'ANNÉE PRÉCÉDENTE	RÉPARTITION			
			RÉSEAU D'ÉTAT	GRANDES COMPAGNIES (1)	PETITES COMPAGNIES	LIGNES non concédées
	kilomètres	kilomètres	kilomètres	kilomètres	kilomètres	kilomètres
1884.....	29.398	1.351	2.092	26.604	688	14
1885.....	30.491	1.093	2.232	27.510	735	14
1886.....	31.240	749	2.376	28.111	737	14
1887.....	31.770	530	2.468	28.503	785	14
1888.....	32.652	882	2.468	29 117	840	227
1889.....	33.201	649	2.499	29.557	881	264
1890.....	33.550	349	2.528	30.018	695	309
1891.....	34.437	887	2.535	30.755	838	309
1892.....	35.153	716	2.535	31.301	997	320
1893.....	35.786	633	2.590	31.879	997	320
1894.....	36.249	463	2.631	32.319	957	342
1895.....	**36.338**	**89**	**2.631**	**32.408**	**957**	**342**
1896.....	**36.891**	**553**	**2.661**	**32.748**	**1.140**	**342**
1897.....	**37.140**	**249**	**2.661**	**33.004**	**1.133**	**342**
1898.....	**37.423**	**283**	**2.683**	**33.267**	**1.131**	**342**

L'augmentation totale de la longueur exploitée a été, pour la période 1884 à 1895, de 8.291 kilomètres, soit une moyenne de 691 kilomètres par an. Les réseaux des grandes Compagnies à eux seuls ont augmenté de 7.105 kilomètres, soit de 592 kilomètres seulement par an en moyenne.

Les Compagnies, en exécutant leurs travaux, devaient se tenir dans la limite des maxima prévus par les lois de finances et, en même temps, elles étaient forcées, dans leurs emprunts, de se préoccuper de la situation du marché qui subissait le contre-coup des appels réitérés du Trésor.

Le tableau ci-après permet de comparer avec les maxima inscrits aux lois de finances les sommes réellement dépensées par les Compagnies pour la construction.

1. Y compris le chemin de fer du Rhône au Mont-Cenis et le chemin de fer de Ceinture de Paris.

Dépenses faites en vertu des conventions de 1883 par les six grandes Compagnies pendant les années 1884 à 1894.

(*Matériel roulant non compris.*)

ANNÉES	MAXIMA INSCRITS au budget	SOMMES EFFECTIVEMENT dépensées	RÉPARTITION DES DÉPENSES				
			SUBVENTIONS des départements et des particuliers	PAIEMENTS DES COMPAGNIES			
				Contributions spéciales	Contributions de 25.000	Remboursement de l'avance de garantie	Annuités remboursables en annuités
	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs
1884..............	190.800.000	169.625.000	349.481	6.905.498	25.729.916	108.866.351	53.715.449
1885..............	188.400.000	144.869.000	1.137.338	8.525.196	12.845.594	65.322.823	48.347.096
1886..............	194.000.000	109.537.000	18.311	10.762.933	8.031.685	43.841.592	36.542.117
1887..............	182.000.000	100.040.000	1.762.955	9.342.247	6.972.338	32.451.294	42.702.698
1888..............	145.000.000	95.783.000	419.725	8.046.672	4.977.460	27.614.751	54.537.561
1889..............	142.000.000	116.257.000	991.120	5.846.239	5.333.156	44.756.197	58.617.532
1890..............	160.000.000	111.126.000	3.047.137	7.847.230	5.337.269	10.979.945	88.364.817
1891..............	159.000.000	97.560.000	1.733.696	7.916.929	6.511.249	13.663.501	67.785.084
1892..............	125.000.000	104.209.000	1.549.849	8.801.291	6.629.140	17.895.758	65.833.600
1893..............	130.000.000	100.336.000	1.284.943	15.325.133	5.067.393	13.347.066	64.917.130
TOTAL........	1.616.200.000	1.149.342.000	12.294.555	89.319.368	87.435.200	378.739.278	581.363.084
Prévision de la dépense totale	»	2.475.000.000	48.000.000	130.000.000	178.500.000	554.694.000	1.563.806.000
Dépenses probables restant à faire	»	»	»	»	»	»	»
Prévision pour 1894............	120.000.000	»	1.000.000	10.000.000	6.200.000	12.800.000	100.000.000

Le Budget de 1895 prévoyait les sommes ci-dessous :

	Maximum					
Compagnie du Nord............	5.250.000	[1.500.000]	5.250.000	—	—	—
Compagnie de l'Est............	13.450.000		—	—	4.000.000	9.450.000
Compagnie de l'Ouest..........	15.800.000		—	1.000.000	5.000.000	9.800.000
Compagnie du P.-L.-M	25.700.000		—	850.000	—	24.850.000
Compagnie d'Orléans...........	11.350.000		—	—	—	11.350.000
Compagnie du Midi.	18.450.000		—	1.400.000	—	17.050.000
TOTAL.	90.000.000	[1.500.000]	5.250.000	3.250.000	9.000.000	72.500.000
Subventions des départements à déduire..........						1.500.000
Dépenses restant à la charge des Compagnies..........						71.000.000

Note du Traducteur. — Le tableau ci-après donne la situation générale, au 31 décembre 1898, des travaux effectués sur les lignes de 1883, telle qu'elle ressort des plus récents documents.

Situation générale, au 31 décembre 1898,

COMPAGNIES	DÉPENSES DES COMPAGNIES (TRAVAUX ET VERSEMENTS EN ARGENT)					A DÉDUIRE — PRINCIPAL des versements en argent faits à l'État
	REMBOURSEMENT de la dette	SUBVENTIONS spéciales	SUBVENTION de 25.000 francs par kilomètre	AVANCES remboursables en annuités	TOTAL	
1	2	3	4	5	6	7
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Nord	»	65.495.000,00	»	»	65.495.000,00	170.000,00
Est	101.574.000,00	»	Dans les écritures de la Compagnie de l'Est, les dépenses afférentes à la subvention de 25.000 francs par kilomètre sont confondues dans les sommes portées au compte du remboursement de la dette.	170.842.000,00	272.416.000,00	9.920.000,00
Ouest	(A) 105.044.000,00	»	30.092.000,00	164.510.000,00	299.646.000,00	29.511.000,00
P.-L.-M.	»	»	35.484.000,00	273.395.000,00	308.879.000,00	57.812.000,00
Orléans	209.671.000,00	40.000.000,00	37.389.000,00	158.044.000,00	445.104.000,00	268.154.000,00
Midi	34.387.000,00	»	9.038.000,00	94.163.000,00	137.588.000,00	112.723.000,00
TOTAUX	450.676.000,00	105.495.000,00	112.003.000,00	860.954.000,00	1.529.128.000,00(2)	478.290.000,00(1)

1. Le total des versements faits par les Compagnies s'élève, d'après la colonne 7, à 478.290.000f,00
Les dépenses de l'État, imputées sur ces versements, atteignent, d'après la colonne 10, le chiffre de.... 476.390.000,00

La différence, soit 1.900.000f,00

représente les excédents disponibles sur les versements des Compagnies d'Orléans et du Midi.

2. En ajoutant au total brut des dépenses faites par les Compagnies (col. 6) 1.529.128.000f,00
le montant des subventions versées par les départements, les communes et les particuliers (col. 9), soit.. 20.834.000,00

on obtient un chiffre de 1.549.962.000,00
présentant, avec le total général de la colonne 12 .... 1.548.062.000,00

une différence de 1.900.000f,00

égale au reliquat disponible signalé ci-dessus, en ce qui concerne les Compagnies d'Orléans et du Midi.

des travaux effectués sur les lignes de 1883.

DÉPENSES DES COMPAGNIES déduction faite du principal des versements en argent faits à l'État	DÉPENSES DE L'ÉTAT			TOTAL DES DÉPENSES effectuées tant par les Compagnies que par l'État (total des col. 8 et 14)	OBSERVATIONS
	PAYÉES à l'aide des subventions départementales communales et particulières	IMPUTÉES sur les versements des Compagnies	TOTAL des dépenses de l'État (total des col. 9 et 13)		
8	9	10	11	12	13
fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	
65.325.000,00	187.000,00	170.000,00	357.000,00	65.682.000,00	(A) Y compris 29 millions de dépenses faites en 1898 en exécution de la convention approuvée par la loi du 11 juin 1897 et en dehors du maximum de 80 millions fixé par la loi de finances du 13 avril 1898.
262.496.000,00	668.000,00	9.920.000,00	10.588.000,00	273.084.000,00	
270.135.000.00	2.074.000,00	29.511.000,00	31.585.000,00	301.720.000,00	
251.067.000,00	5.969.000,00	57.812.000,00	63.781.000,00	314.848.000,00	
176.950.000,00	5.294.000,00	267.854.000,00	273.148.000,00	450.098.000,00	
24.865.000,00	6.642.000,00	111.123.000,00	117.765.000,00	142.630.000,00	
1.050.838.000,00	20.834.000,00	476.390.000,00(1)	497.224.000,00	1.548.062.000,00(2)	ci......... 1.548.062.000f,00c
Montant total des maxima fixés par les lois annuelles de finances..					2.066.158.000f,00c
Différence en moins..					518.096.000f,00c

EMPLOI DONNÉ PAR L'ÉTAT AUX VERSEMENTS DES COMPAGNIES ET AUX SUBVENTIONS DÉPARTEMENTALES, COMMUNALES ET PARTICULIÈRES.

Personnel des ingénieurs..	501.500f,00
— des sous-ingénieurs..	2.400,00
— des conducteurs..	2.711.400,00
— des employés secondaires..	928.500,00
Études et travaux de chemins de fer..	(a) 493.080.200,00
Total égal à celui de la colonne 14........................	497.224.000f,00

(a) Y compris 14.741.361f,08 de dépenses imputées, en 1884, sur les chapitres :

8 *bis*. — Travaux sur les lignes du Midi..	7.780.479f,12
11. — Achèvement par l'État des lignes rachetées en vertu de la loi du 18 mai 1878...	1.605 718,10
12. — Achèvement par l'Etat des lignes rachetées en dehors de la loi du 18 mai 1878...	5.355.163.86
Total................................	14.741.361f,08

Parmi les éléments qui font partie du capital des constructions énumérées dans le précédent tableau, se trouvent les contributions des départements, etc., qui n'entraînent pour l'Etat aucune charge valant la peine d'être mentionnée.

En 1893, les contributions spéciales des Compagnies provenaient, pour 58 millions, des paiements faits par la Compagnie du Nord, imputables sur le fonds de concours de 90 millions qu'elle s'était engagée à verser. De plus, la Compagnie d'Orléans a dû acquitter sa contribution spéciale de 40 millions pour la ligne de Limoges à Montauban[1].

La question s'est posée de savoir si cette contribution devait être payée en une seule fois après l'achèvement de toute la ligne, ou si, comme le prétend l'Administration, cette somme devait être versée au fur et à mesure de l'exécution des travaux.

Enfin, il ne faut pas oublier la contribution aux dépenses de superstructure pour laquelle toutes les Compagnies, sauf le Nord, avaient pris des engagements.

La voie étroite, il faut le dire de suite, a été une entorse au programme primitif et a motivé des lois spéciales. Cette contribution a été de 25.000 francs par kilomètre pour les lignes à voie normale et de 12.500 francs pour les lignes à voie étroite. Dès qu'on eut reconnu que les frais réels de contribution dépasseraient de beaucoup une moyenne prévue de 200.000 francs par kilomètre, alors qu'un grand nombre de lignes n'avaient qu'une importance relative, il y eut accord presque unanime pour recommander l'usage de la voie étroite et l'appliquer, au besoin, même pour les lignes d'intérêt général. Une loi du 11 septembre 1885 décida ce mode de construction pour les lignes situées dans les départements du Cher et de l'Allier; les frais d'établissement par kilomètre furent évalués à 109.000 francs, pour lesquels l'Etat consentait aux concessionnaires une garantie de 5 %. La Société générale de Chemins de fer économiques, qui exploitait déjà dans la même région quelques lignes d'intérêt local à voie de 1 mètre, obtint la concession et posséda ainsi un réseau, à voie étroite, de près de 400 kilomètres ayant une cohésion parfaite. Le classement de ces deux lignes dans le réseau d'intérêt général est très caractéristique; il faut y voir une tentative pour faire abandonner par quelques intéressés une partie du *Grand Programme*, tentative fort importante au point de vue financier, car on ne recherchait plus le concours des départements ou des communes.

Une deuxième loi, en date du 10 décembre 1895, créa en Bretagne un réseau à voie étroite d'intérêt général d'une longueur totale de 338 kilomètres. Il était destiné à relier par des lignes transversales les grandes lignes du réseau d'Orléans et de l'Ouest, qui longent presque parallèlement les côtes Nord et Sud de la presqu'île; ce réseau à voie étroite fait partie intégrante du réseau de l'Ouest, d'après les conventions de 1883.

On continua à user du procédé de construction économique; déjà, en 1890, on avait classé peu à peu 1.185 kilomètres comme chemins de fer à voie étroite. — Une nouvelle loi du 20 mars 1893 avait décidé l'adoption de la voie de 1 mètre pour huit lignes de la Compagnie d'Orléans présentant une longueur de 453 kilomètres; une autre loi du 28 mars 1893 avait concédé à la Compagnie des Chemins de fer départementaux un réseau de 171 kilo-

1. **Note du Traducteur.** — Au 31 décembre 1898, la Compagnie du Nord devait encore faire des travaux pour la somme de 90.000.000 — 65.495.000 = 24.505.000 francs.

mètres à voie étroite. Aussi, à la fin de 1893, la voie de 1 mètre était-elle utilisée sur 1.809 kilomètres de lignes d'intérêt général ; cinq nouvelles lignes de 116 kilomètres étaient encore à l'étude.

L'abandon de la voie normale devait produire une économie totale de 12.818.000 francs [1]. Enfin une loi du 9 août 1894 concéda à la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée une ligne de 37 kilomètres à voie étroite.

En reprenant l'examen du tableau de la page 339, on voit qu'à la fin de 1893, les remboursements opérés sur l'ancienne dette de garantie avaient bien atteint les deux tiers de cette dette; mais, comme nous l'avons déjà dit dans le chapitre précédent, ils donnaient lieu à des emprunts qui grevaient d'autant les Compagnies et par suite l'Etat, puisque les Compagnies devaient avoir recours à la garantie du Trésor. Jusqu'en 1887 les remboursements furent très importants; pendant cette même période, les avances des Compagnies pour le compte de l'Etat étaient restées très sensiblement au-dessous du montant des remboursements. Grâce à cela, ainsi que nous l'avons déjà remarqué, l'Etat n'eut à payer que des annuités fort réduites dans les premières années qui suivirent les conventions. Mais, à partir de 1888, les remboursements diminuèrent en même temps que les avances des Compagnies augmentaient; cela explique la progression rapide des annuités que l'Etat dut payer par suite de l'accumulation des capitaux avancés chaque année.

Avant d'examiner les conséquences budgétaires de cette accélération des travaux, il faut établir la situation exacte de ces derniers.

	LONGUEUR TOTALE NON COMPRIS LES CHEMINS DE FER INDUSTRIELS						
	ANNÉE 1892	ANNÉE 1893	ANNÉE 1894	ANNÉE 1895	ANNÉE 1896	ANNÉE 1897	ANNÉE 1898
	kilom.	kilom.	kilom.	kilom.	kilom.	kilom.	kilom.
En exploitation	35.153	35.786	36.249	36.337	36 891	37.140	37.423
En construction	2.608	2.797	2.602	2.518	2.347	2.166	2.435
À construire — Concédés définitivement	1.377	1.095	950	948	736	963	685
À construire — Concédés éventuellement	1.036	1.626	1.542	1.504	1.353	1.141	941
À construire — Réseau de l'État — déclarés d'utilité publique	248	191	72	72	72	72	24
À construire — Réseau de l'État — classés	334	229	205	205	205	205	205
À construire — Non concédés — déclarés d'utilité publique	210	82	82	82	88	82	82
À construire — Non concédés — classés	2.024	1.413	1.376	1.376	1.294	1.294	1.294
Total des lignes à construire	5.229	4.636	4.227	4.187	3.748	3.757	3.231
Total général	42.990	43.219	43.078	43.042	42.986	43.033	43.089

1. Les frais étaient évalués à 29.123.000 francs pour la voie normale, et à 16.305.000 francs pour la voie étroite.

En 1894, la longueur projetée du réseau d'intérêt général a subi, pour plusieurs causes, une diminution notable ; une ligne de 114 kilomètres, déjà classée au réseau de l'Etat, a été concédée à la Compagnie des chemins de fer de l'Anjou, après avoir été déclarée ligne d'intérêt local ; de plus, un autre tronçon de 24 kilomètres, concédé à titre éventuel au réseau de l'Etat, et un autre de 16 kilomètres, appartenant à la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, sont devenus des tramways. Par contre, on n'a accordé que des concessions insignifiantes.

Si, maintenant, l'on veut comparer, avec la situation des travaux ci-dessus exposée, les sommes déjà dépensées et celles restant encore à dépenser, il faut, par suite de la variation fréquente de lignes à construire, s'en tenir à un calcul fait par la Commission du budget de 1893.

D'après ce calcul, en juin 1893, les 5.229 kilomètres qui restaient encore à construire à la fin de 1892 se sont augmentés de 90 kilomètres, par suite des lois des 20 et 28 mars 1893.

Ce total se décomposait ainsi :

	Kilomètres.
Lignes concédées à des Compagnies	3.369
Réseau de l'État	455
Lignes non concédées	1.495
	5.319

De ce total il y a lieu de déduire :

791 kilomètres à entreprendre en 1893
232 — — en 1894

Il restait donc 4.296 kilomètres à construire à partir de 1895.

Voici comment M. Cornudet[1] établissait le compte des ressources encore disponibles :

	Francs.
Évaluation des dépenses	2.475.000.000
Dépenses effectuées au 31 décembre 1892	1.110.287.000
Dépenses probables restant à faire	1.364.713.000
Dépenses probables des 2.608 kilomètres en construction en 1892	501.846.000
Dépenses probables des 1.023 kilomètres à entreprendre en 1893 et 1894	193.831.000
TOTAL	695.677.000
Il ne restait donc que	669.036.000

à appliquer aux lignes nouvelles à partir de 1895.

Par conséquent, après cette date, on ne pouvait construire, à raison de 200.000 francs par kilomètre, que 3.045 kilomètres de lignes nouvelles. Mais, comme nous l'avons dit, il devait rester à construire 4.296 kilomètres, parmi lesquels, il est vrai, 455 kilomètres, incorporés au réseau de l'Etat,

1. **Note du Traducteur.** — Rapport Cornudet, 5e législature, nº 2849, page 93.

devaient être établis au moyen des ressources du budget ordinaire. Les Compagnies, en définitive, n'auraient eu, en comprenant toutes les lignes (même celles non concédées), que 3.841 kilomètres à entreprendre dont 796 (3.841 — 3.045), d'après l'estimation préalable[1], n'auraient pu être payés si, en 1893, la substitution de la voie étroite à la voie normale n'avait pas fait réaliser une économie de 56.900.000 francs. Avec cette économie se chiffrant à 100.000 francs par kilomètre, d'après le calcul de la Commission, on pourrait, en continuant à employer la voie étroite, construire 569 kilomètres sur le reliquat de 796 kilomètres et le surplus, soit 227 kilomètres, qui demeurerait sans dotation, pourrait être transformé en lignes d'intérêt local.

Pour éviter ces mesures *regrettables*, la Commission du budget de 1893 crut devoir inviter le Ministre à réaliser d'assez larges économies dans l'ensemble du programme, afin de n'abandonner aucune des lignes classées.

Il fallut que le Ministre abaissât la moyenne de la dépense de construction, car il était impossible, comme on l'avait fait en 1891, 1892, 1893, que cette dépense moyenne atteignît 246.000 francs ou même 274.000 francs en 1894. Il ne fallait jamais dépasser le chiffre de 200.000 francs. C'était un vœu plus facile à formuler qu'à tenir; aussi le Gouvernement préféra-t-il employer le moyen rationnel consistant à transformer, partout où c'était possible, les projets de construction encore à l'étude, en projets de chemins de fer à voie étroite et même en tramways.

Pour 1895, on avait d'abord renoncé à ouvrir de nouveaux chantiers, afin de faire bénéficier des ressources existantes toutes les lignes en cours d'exécution.

Ce ralentissement des travaux devait avoir pour effet de prolonger jusqu'en 1906 la période de construction.

De plus, les avances en argent de la Compagnie du Midi avaient cessé. L'article 11 de la convention de 1883 avec cette Compagnie avait fixé le montant exact des sommes qu'elle devait verser, chaque année, à l'Etat et les avait formellement réparties sur une durée de dix années de 1884 à 1893.

Une convention, approuvée par une loi du 26 mai 1894, eut pour objet de proroger pour un an, c'est-à-dire jusqu'à la fin de 1894, les avances antérieures; mais cette convention, n'ayant pas été ratifiée par les actionnaires, ne devint pas définitive.

Pour 1894, une loi du 25 juillet ouvrit un crédit supplémentaire au chapitre « Travaux de chemins de fer »; en d'autres termes, le Ministre fut autorisé à faire face aux dépenses sur le réseau du Midi prévues par la loi de finances, au moyen d'obligations à court terme émises pour un total de 10.622.858 francs.

Pour l'exécution des travaux à entreprendre sur ce même réseau pendant l'année 1895, ou soumit aux Chambres, le 1er avril 1895, une convention dont les dispositions les plus essentielles avaient pour objet :

1° De proroger les avances de la Compagnie pendant toute la période d'exécution des travaux;

2° De faire verser rétroactivement par la Compagnie, à titre d'avance, une somme égale aux dépenses faites par l'Etat en 1894.

1. La Commission du budget, en estimant les travaux mis en exécution en 1893 et en 1894, à 1.000 kilomètre en chiffres ronds, au lieu de 1.023 kilomètres, et en faisant une faute d'addition (elle n'avait attribué au réseau de l'État que 445 kilomètres, au lieu de 455), indiquait 829 kilomètres, pour lesquels il n'y aurait eu aucune ressource prévue.

La Commission des chemins de fer à la Chambre n'adopta pas le projet, sous prétexte que la dépense en travaux ne pouvait pas être majorée de six mois d'intérêts.

Mais, comme les travaux en train ne pouvaient pas rester en suspens, le Ministre dut imputer la dépense à titre provisoire sur le crédit du chapitre LXVIII du budget : « Travaux de chemins de fer exécutés par l'Etat », qui s'élevait seulement au chiffre de 9.956.000 francs; en même temps il fut obligé, à partir du 1er août 1895, de restreindre les travaux sur le réseau du Midi, de telle sorte qu'au lieu des 10.600.000 francs prévus au budget on ne dépensa que 6 millions. De plus, par suite de cette imputation, les véritables dépenses à porter au chapitre LXVIII risquaient de n'être pas payées, et le Ministre des Travaux publics, M. Guyot-Dessaigne, préféra déposer à la Chambre, le 13 décembre 1895, un nouveau projet de convention portant la date du 11 du même mois, par lequel la Compagnie du Midi s'engageait à verser à l'Etat les 10.622.858 francs dépensés en 1894, les 6 millions destinés à payer les dépenses de 1895, plus 10 autres millions pour les dépenses de 1896; le remboursement de ces avances s'effectuerait, selon la règle ordinaire, au moyen d'annuités payables jusqu'à la fin de la concession. Le projet de loi joint à la convention ajoutait encore qu'on ouvrirait au Ministre, sur le chapitre LXVIII de l'année 1895, un crédit supplémentaire de 6 millions, en attendant que la Compagnie eût versé son avance.

Nous venons de rappeler l'histoire du réseau français des chemins de fer d'intérêt général, autant que le permettent les chiffres définitifs et les données officielles. Nous allons maintenant étudier brièvement les conséquences de l'exécution des conventions de 1883 au point de vue budgétaire.

I. — Les charges résultant de la construction des chemins de fer prennent la forme d'annuités. Il n'y a pas seulement celles résultant des conventions de 1883, il y a aussi celles qui ont été déterminées en vertu d'anciennes conventions, en particulier des conventions de 1875; les traités de 1883, en effet, ne s'appliquaient qu'aux lignes nouvelles du *Grand Programme* et à quelques autres lignes classées antérieurement, mais qui n'avaient pas encore été concédées.

1° Conventions autres que les conventions de 1883. — Elles s'élèvent, pour le budget du Ministère des Travaux publics, à :

	Francs.		Francs.
1889......	12.117.260	1893......	8.930.000
1890......	11.791.760	1894......	7.400.000
1891......	10.099.800	1895 (1)....	7.400.000
1892......	10.100.000		

Elles ont une triple origine :

a) *Subventions payables en annuités au chemin de fer de l'Ouest.* — En vertu de la convention de 1875, cette annuité s'élevait, en 1891, à 1.478.669 francs pour un capital de 29.129.954 francs; le taux (y compris

1. **Note du Traducteur :**

1896..........	7.700.000 francs	**1899**..........	7.381.000 francs
1897..........	7.500.000 »	**1900**..........	7.850.000 »
1898..........	7.600.000 »	(Projet de budget.)	

l'amortissement) était provisoirement calculé à 5 %, pour être ensuite définitivement fixé d'après le prix d'émission des obligations. Ces annuités passent du budget du Ministère des Travaux publics à celui du Ministère des Finances (dette inscrite).

b) *Avances remboursables par annuités.* — En vertu des anciennes conventions, les capitaux destinés à l'exécution de certains travaux avaient été empruntés par les Compagnies, pour le compte de l'Etat. Il s'agissait principalement de l'infrastructure des lignes que l'Etat faisait exécuter lui-même par ses propres ingénieurs. Ces annuités, qui représentent par conséquent l'intérêt et l'amortissement d'avances exigèrent, en 1891, 2.669.131 francs pour un capital de 55.550.000 francs ; après le règlement définitif des comptes de construction, ces annuités passent également au budget des Finances.

c) *Annuités pour travaux de doublement de voies.* — D'après les conventions, l'Etat peut demander la pose de secondes voies, même avant qu'elles deviennent nécessaires pour les besoins généraux du trafic ; dans ce cas, il doit rembourser à la Compagnie intéressée les frais d'établissement de la seconde voie, au moyen d'annuités correspondant au prix moyen des obligations émises à cet effet. Toutefois le paiement de ces annuités doit cesser, dès que la recette kilométrique de la ligne dépasse 35.000 francs. Les capitaux empruntés pour cet objet s'élevaient à 207.366.954 francs, le 31 décembre 1890, et l'annuité inscrite au budget de 1891 était de 5.900.000 francs. Ces dépenses, à cause de leur caractère provisoire, doivent toujours figurer au budget des Travaux publics.

Le budget de ce Ministère comprenait donc au chapitre « Annuités de chemins de fer (conventions autres que celles de 1883) » :

	BUDGET de 1891 Francs.	PROJET DE BUDGET de 1900 Francs.
Des subventions payables en annuités.......	1.478.669	**1.437.563**
Avances remboursables en annuités..........	2.669.131	**933.463**
Annuités pour travaux de doublement de voies.	5.952.000	**5.478.974**
TOTAL.................	10.099.800	**7.850.000**

Mais, en outre, le budget du Ministère des Finances contient deux séries d'anciennes annuités afférentes aux travaux des lignes dont les dépenses sont arrêtées définitivement :

	Francs.		Francs.
1878....	21.945.000	1893....	40.251.958
1883....	28.231.000	1894....	41.139.400
1887....	32.600.000	1895 (1).	41.139.400
1892....	39.488.468		

Il y a aussi l'annuité de 205 millions à payer à la Compagnie de l'Est en échange de la valeur des lignes cédées à l'Allemagne en 1871, et une autre

1. **Note du Traducteur :**

1896..........	41.139.400 francs	**1899**..........	41.358.845 francs
1897..........	41.139.400 »	**1900**..........	41.358.545 »
1898..........	41.139.400 »	(Projet de budget.)	

annuité de 2.482.500 francs, représentative des garanties de 1871 et 1872.

2° **Annuités résultant des conventions de 1883.** — Ce sont d'abord celles auxquelles prétendent toutes les Compagnies (à l'exception du Nord), pour leurs avances à l'Etat afférentes à la construction de lignes neuves; ce sont ensuite des annuités particulières versées à la Compagnie d'Orléans pour les lignes échangées entre elle et l'Etat (article 5 de la convention approuvée par la loi du 20 novembre 1883).

a) Les annuités que l'Etat doit fournir pour les avances de construction sont d'abord arrêtées à titre provisoire jusqu'à ce que la Commission de vérification des comptes des Compagnies de chemins de fer ait procédé à la revision des demandes des Compagnies.

Les travaux de cette Commission présentent un certain retard[1]; ainsi les comptes d'établissement définitivement arrêtés au 30 juin 1893 présentaient la situation suivante :

1886........	Ceinture	1886.....	Rhône au Mont-Cenis
	Nord		Midi
	Est	1885.....	Orléans

Ces annuités cumulées ont figuré de la manière suivante dans le budget du Ministère des Travaux publics :

	Francs.		Francs.
1884.....		1890.....	17.500.000
1885.....	2.700.000	1891.....	16.800.000
1886.....	6.000.000	1892.....	19.335.000
1887.....	9.476.000	1893.....	22.335.000
1888.....	10.000.000	1894.....	23.500.000
1889.....	12.500.000	1895.....	28.500.000 (2)

b) L'annuité à payer à la Compagnie d'Orléans pour les lignes échan-

1. **Note du Traducteur.** — Au 1er décembre 1899, la situation était la suivante :

	COMPTE D'ÉTABLISSEMENT	COMPTE D'EXPLOITATION
Nord	1893	1893
Est	1896	1896
Ouest	1895	1895
Orléans	1894	1894
P.-L.-M.	1892	1891
Midi	1894	1894
Ceinture	1896	1896
Rhône-Mont-Cenis	1890	1891

2. **Note du Traducteur.** — Il ne faut pas oublier que, conformément à la convention du 17 mai 1897, approuvée par la loi du 24 janvier 1898, le montant total des annuités de lignes de 1883 a été diminué de 6.000.000 de francs par suite de la retenue faite à la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée en compensation du remboursement de sa dette de garantie.

Résultats depuis 1895.

1896..........	29.500.000 francs	1899..........	30.000.000 francs
1897..........	30.500.000 »	1900..........	32.700.000 »
1898..........	28.000.000 »		

gées entre elle et l'Etat dépend de la comparaison du produit net des lignes échangées. En somme, l'Etat, à ce titre, avait payé jusqu'à la fin de 1890, pour les exercices 1884-1889, la somme de 12.182.500 francs ; pour 1891, la Compagnie réclamait 2.633.000 francs; pour 1892 et les années suivantes, 2.924.000 francs [1].

II. — La charge budgétaire résultant de l'exploitation des chemins de fer provient des allocations de garanties pour lesquelles l'Etat s'est engagé non seulement envers les grandes Compagnies, mais aussi envers quelques petites Compagnies indépendantes (Sud de la France, Compagnie des Chemins de fer départementaux et Société des Chemins de fer économiques).

Nous donnons, page 350, un tableau d'ensemble sur les garanties réclamées à l'Etat par les Compagnies depuis 1884 et sur les paiements faits par le Trésor. Ces paiements, de même que ceux des annuités pour les avances de construction sont, en partie, provisoires, car les comptes d'exploitation, comme les comptes d'établissement, ne sont pas encore réglés définitivement. Les chiffres compris dans la colonne « Petites Compagnies » se rapportent aux comptes ci-dessus ; pour la Compagnie du Sud de la France, le premier paiement a eu lieu en 1889, et pour les deux autres en 1890 :

1. Sur ces annuités qui, comme les autres et comme les avances de garantie, échoient dans chaque année budgétaire pour l'exercice précédent, l'Etat ne fait que des versements partiels, en attendant la vérification ultérieure des comptes. Ainsi, dans le budget de 1892 (pour 1891), on n'avait porté sous ce titre que 1.900.000 francs ; pour 1892 et les exercices suivants, le chiffre inscrit au budget est de 2 millions.

Note du Traducteur. — Le tableau ci-après donne le montant des annuités réclamées par la Compagnie et les provisions jusqu'ici payées par l'Etat.

	SOMMES RÉCLAMÉES PAR LA COMPAGNIE	PAIEMENTS FAITS PAR L'ÉTAT
	fr. c.	fr. c.
1884	2.265.796,79	2.233.600,78
1885	2.398.899,20	2.398.899,20
1886	2.006.597,77	1.800.000 »
1887	1.926.966,26	1.850.000 »
1888	2.044.716,68	1.900.000 »
1889	2.663.417,01	1.900.000 »
1890	6.573.167,38	1.900.000 »
1891	2.633.146,46	1.900.000 »
1892	2.913.146,46	2.000.000 »
1893	2.913.146,46	2.090.000 »
1894	2.913.146,46	2.030.000 »
1895	2.913.146,46	2.000.000 »
1896	2.913.146,46	2.000.000 »
1897	2.913.146,46	2.000.000 »
1898	2.913.146,46	2.000.000 »
1899	2.913.146.46	2.000.000 »
1900 (projet de budget)	2.913.146,46	2.348.000 »

Des difficultés pour la fixation de la soulte ont arrêté jusqu'ici le règlement définitif des annuités.

Pour trancher la question, une Commission spéciale a été chargée par le Ministre des Travaux publics de proposer une base transactionnelle. Après de longues discussions, cette Commission a, par un rapport en date du 17 décembre 1898, arrêté la soulte à la somme de 2.348.000 francs. Mais le Parlement n'a pas encore sanctionné cette transaction.

Demandes de garantie des Compagnies de chemins de fer depuis 1883.

ANNÉES	EST	OUEST	ORLEANS	P.-L.-M.	MIDI	TOTAL DES GRANDES COMPAGNIES	RHONE AU MONT-CENIS	PETITES COMPAGNIES (1)	TOTAL GÉNÉRAL
	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs
1884	7.654.000	10.780.000	5.840.000	18.970.000	7.715.000	50.959.000	2.705.000	—	53.664.000
1885	9.265.000	14.109.000	15.158.000	19.549.000	14.020.000	72.101.000	2.590.000	—	74.691.000
1886	11.826.000	13.269.000	18.353.000	21.342.000	16.456.000	81.346.000	2.633.000	—	83.979.000
1887	11.839.000	10.515.000	16.721.000	15.406.000	12.719.000	67.200.000	2.285.000	—	69.485.000
1888	9.837.000	11.743.000	16.223.000	10.337.000	12.186.000	60.326.000	2.648.000	311.000	63.285.000
1889	5.212.000	2.178.000	8.040.000	(2) —	10.348.000	25.778.000	2.419.000	1.002.000	29.199.000
1890	10.910.000	12.823.000	11.868.000	2.654.000	10.776.000	49.031.000	2.621.000	1.419.000	53.071.000
1891	13.948.000	12.479.000	9.537.000	2.485.000	14.134.000	52.583.000	2.782.000	2.791.000	58.156.000
1892	18.863.000	17.755.000	13.078.000	17.668.000	18.701.000	86.065.000	2.758.000	4.981.000	93.804.000
1893	17.005.000	20.300.000	12.557.000	29.809.000	17.737.000	97.408.000	2.718.000	6.135.000	106.261.000
1894	17.573.000	19.273.000	11.881.000	16.383.000	12.396.000	77.506.000	2.893.000	6.212.000	86.611.000
TOTAL	133.932.000	145.324.000	139.256.000	154.603.000	147.188.000	720.303.000	29.052.000	22.851.000	772.206.000
1895	15.550.000	19.785.000	6.971.000	(4)	9.916.000	52.222.000	2.427.000	6.549.000	61.198.000
1896	8.000.000	16.300.000	677.000	—	8.966.000	33.943.000	2.255.000	6.681.000	42.879.000
1897	6.495.000	13.832.000	48.000	(5)	2.735.000	23.110.000	(6)	6.416.000	29.526.000
1898	2.893.000	9.800.000	(3)		1.932.000	14.625.000		6.275.000	20.900.000
TOTAL GÉNÉRAL	166.870.000	205.041.000	146.952.000	154.603.000	170.737.000	844.203.000	33.734.000	48.772.000	926.709.000

1. Compagnie des chemins de fer du Sud de la France, Société des chemins de fer économiques, et Compagnie des chemins de fer départementaux.
2. La Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée eut, pendant cet exercice, un excédent de 2.017.000 francs.
3. La Compagnie d'Orléans a eu un excédent de recettes de 4.052.000 francs.
4. La Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée a eu, en 1895, un excédent de 348.000 et, en 1896, un excédent de 5.715.000.
5. Voir la note 1 de la page 352.
6. Voir la note 3 de la page 352.

Situation de la Dette de garantie de 1883 à 1894.

	EST	OUEST	ORLÉANS	P.-L.-M.	MIDI	TOTAL DES GRANDES COMPAGNIES	RHONE AU MONT-CENIS	PETITES COMPAGNIES	TOTAL GÉNÉRAL
Capital..........	107.926.289	113.766.950	119.064.584	113.877.344	126.791.491	581.426.658	24.297.000 (1)	17.161.699	622.885.357 (2)
Intérêts..........	18.607.851	22.768.039	24.283.846	10.557.396	21.851.292	98.068.424	Mémoire.	1.183.544	
Ensemble......	126.534.140	136.534.989	143.348.430	124.434.740	148.642.783	679.495.082	Mémoire.	18.345.243	»
Remboursements des Compagnies (3)......	760.149	»	192.295	5.454.771	»	6.407.215	»	»	»
Situation au 31 décembre 1894..	125.773.991	136.534.989	143.156.135	118.979.969	148.642.783	673.087.867	Mémoire.	18.345.243	»

1. État des paiements au 1er août 1894
Pour la ligne du Rhône-Mont-Cenis, qui a été laissée de côté par les conventions de 1883, le compte de garantie continue à courir depuis l'origine, et il s'élevait, à la fin de 1894 : En capital à........ 55.992.477 francs.
En intérêts à........ 27.759.796 »
Total........ 83.752.273 francs.
Les remboursements avaient été de........ 4.409.478 »
La situation de la dette au 31 décembre 1894 était donc de........ 79.342.795 francs.

2. L'ensemble du compte de garantie des chemins de fer d'intérêt général indiquait à la fin de 1894 :
Avances de capital........ 654.580.834 francs.
Intérêts accumulés........ 127.011.764 »
Total........ 781.592.598 francs.
Remboursements........ 10.816.694 francs.
Dette de garantie........ 770.775.904 francs.

L'ancienne dette de garantie des grandes Compagnies a été arrêtée, comme nous l'avons vu, et elle forme un compte spécial de remboursement.

3. Ces remboursements ne résultent pour la plupart que d'opérations de comptabilité ; ainsi, la somme inscrite pour la Compagnie P.-L.-M. en 1889 résulte de ce qu'elle a une fois versé à la caisse l'excédent de recettes indiqué à la remarque 2 de la page 330 et qu'elle a ensuite renoncé pour cette année, ainsi que pour l'année précédente, aux soldes dus par l'Etat, qui s'élevaient à plus de 3 millions.

Situation de la Dette de garantie à la fin de 1898.

	EST	OUEST	ORLEANS	P.-L.-M.	MIDI	TOTAL DES GRANDES COMPAGNIES	RHONE AU MONT-CENIS	PETITES COMPAGNIES	TOTAL GÉNÉRAL
Capital	153.259.317,90	198.022.959,59	144.587.624,69	Néant. (1)	166.847.406,98 (2)	662.717.309,16	Néant. (3)	8.626.308,34 (4)	671.343.617,50
Intérêts	40.085.328,33	48.462,834,09	45.778.939,04	Néant.	44.804.158,29	179.131.259,75		737.496,48	179.868.756,23
Ensemble	193.344.646,23	246.485.793,68	190.366.563,73	Néant.	211.651.565,27	841.848.568,91	Néant.	9.363.804,82	851.212.373,73
Remboursements des Compagnies.	931.535,58	»	215.779,34	»	18.827,77	1.166.142,69	»	»	1.166.142,69
Situation au 31 décembre 1898.	192.413.110,65	246.485.793,68	190.150.784,39	Néant.	211 632.737,50	840.682.426,22	Néant.	9.363.804,82	850.046.231,04

1. **Note du Traducteur.** — Aux termes de la convention spéciale du 17 juin 1897, approuvée par la loi du 24 janvier 1898, la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée a compensé le montant de sa dette envers l'État pour son réseau principal, avec les annuités représentatives d'avances faites par elle en vertu des conventions de 1883.

2. **Note du Traducteur.** — Il convient de remarquer que le taux d'intérêt des avances faites ou à faire par l'État à la Compagnie du Midi, à partir du 1er juillet 1898, à titre de garantie d'intérêt, a été abaissé à 3 % (Art. 3 de la convention du 3 novembre 1896, approuvée par la loi du 27 novembre 1897. Rachat par l'Etat du canal du Midi et du canal latéral de la Garonne.)

3. Par suite de l'incorporation de la ligne du Rhône au Mont-Cenis dans le réseau principal, la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée a obtenu remise de sa dette de garantie. (Convention du 14 juin 1897 approuvée par la loi du 18 février 1898.)

4. Lors de la concession d'un deuxième réseau dans le Vivarais, la Compagnie des Chemins de fer départementaux a obtenu remise de sa dette de garantie. (Convention du 6 février 1898 approuvée par la loi du 25 mars 1898.)

On voit, par le tableau de la page 351, que les demandes de garantie des grandes Compagnies atteignaient déjà, en 1894, le montant de l'ancienne dette de garantie, tel qu'il avait été arrêté par les conventions de 1883. Mais ce résultat ne surprendra pas, si l'on considère que les Compagnies avaient achevé, en onze ans, 7.016 kilomètres de nouvelles lignes et qu'elles avaient dépensé 1.200 millions jusqu'à la fin de 1893 sur l'ensemble des concessions de 1883, et si l'on tient compte aussi de ce fait que le grand effort pour la construction avait coïncidé avec une crise économique latente qui avait amené une baisse de recettes; la Compagnie du Nord, seule, a pu traverser cette période difficile sans faire appel au secours de l'Etat. A part l'année 1889, dont les recettes superbes sont la conséquence naturelle de l'Exposition universelle, un phénomène caractéristique, facile à expliquer, apparaît dans ce même tableau : c'est l'augmentation considérable de garanties depuis 1891.

Tout d'abord, il paraît nécessaire, pour compléter les tableaux précédents, de donner un aperçu des résultats de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général. Ce relevé embrasse la période de 1872 à 1898, afin de faciliter la comparaison entre les années qui précèdent l'exercice 1883 et celles qui le suivent.

Le produit net kilométrique a baissé constamment depuis 1882, aussi bien par suite d'une diminution de recettes que par l'accroissement des frais d'exploitation. Le coefficient d'exploitation s'est relevé dans la même proportion. Si ce phénomène fâcheux disparaît en même temps que le déficit dans le budget, c'est un indice que la diminution du produit net était un effet de la crise économique.

La légère augmentation du produit net, constatée en 1887, provient exclusivement de la réduction des frais d'exploitation, puisque les recettes kilométriques continuent à baisser encore jusqu'en 1888. Toutefois, il ne faut pas oublier que ces années sont celles où le travail est le moins poussé sur les chantiers de construction. Dès qu'en 1891 et en 1892 on commence à livrer à l'exploitation plus de 1.500 kilomètres de lignes nouvelles, le coefficient de l'exploitation devient sensiblement plus élevé; les recettes n'augmentent pas relativement; les frais d'exploitation, au contraire, sont bien plus considérables, le produit net kilométrique atteint son chiffre minimum en 1893; on peut constater ce fait pour les grandes Compagnies, et on le voit facilement en comparant les résultats d'exploitation depuis 1883.

RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION
DES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER
D'INTÉRÊT GÉNÉRAL DE 1872 A 1898.

ANNÉES	LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE	RECETTES IMPÔTS DÉDUITS		DÉPENSES		PRODUIT NET		COEFFICIENT D'EXPLOITATION
		TOTALES	KILOMÉTRIQUES	TOTALES	KILOMÉTRIQUES	TOTAL	KILOMÉTRIQUE	
1872.........	17.438	792.442.537	45.443	395.119.569	22.658	397.322.968	22.735	59,90
1873.........	18.139	833.490.484	45.950	434.214.015	23.938	399.276.469	22.012	52,10
1874.........	18.744	718.588.379	43.672	427.219.263	22.722	391.369.116	20.880	52,20
1875.........	19.357	863.310.520	44.600	440.293.985	22.746	423.016.535	21.864	51,00
1876.........	20.034	886.800.987	44.265	454.603.565	22.662	432.197.422	21.573	51,30
1877.........	20.534	868.303.722	42.281	452.713.316	22.047	415.490.406	20.234	52,10
1878.........	21.435	931.514.286	43.458	474.084.020	22.117	457.430.266	21.341	50,90
1879.........	22.249	945.654.972	42.503	492.628.322	22.141	453.026.650	20.362	52,10
1880.........	23.089	1.061.270.155	45.964	538.444.500	23.320	522.825.655	22.644	50,70
1881.........	24.249	1.110.486.963	45.795	560.345.376	23.108	550.141.587	22.687	50,50
1882.........	25.576	1.127.847.777	44.098	592.233.866	23.156	536.613.911	20.942	52,10
1883.........	26.692	1.125.538.273	42.168	613.989.874	23.003	511.548.399	19.165	54,60
1884.........	28.722	1.096.227.203	38.167	608.930.153	21.291	487.297.050	16.966	55,60
1885.........	29.839	1.058.096.626	35.461	587.703.834	19.696	470.392,792	15.765	55,60
1886.........	30.696	1.036.106.217	33.754	562.441.178	18.323	473.665.039	15.431	54,30
1887.........	31.446	1.060.543.143	33.726	560.684.764	17.830	499.858.379	15.896	52,90
1888.........	32.128	1.080.655.307	33.636	566.824.596	17.643	513.830.711	15.993	52,40
1889.........	32.914	1.159.367.744	35 224	598.761.623	18.192	560.606.121	17.032	51,65
1890.........	33.285	1.153.618.272	34.665	605.966.413	18.209	547.651.859	16.455	52,53
1891.........	33.278	1.184.941.767	34.976	639.009.481	18.862	545.932.286	16.114	53,93
1892.........	34.881	1.183.421.712	33.927	662.786.781	19.001	520.634.931	14.926	56,01
1893.........	35.350	1.204.643.852	34.077	687.884.899	19.459	516.758.953	14.618	57,10
1894.........	35.971	1.233.978.968	34.305	688.027.170	19.127	545.949.798	15.177	55,75
1895.........	36.240	1.263.562.383	34.866	684.072.582	18.876	579.489.520	15.990	54,14
1896.........	36.472	1.297.641.969	35.579	686.609.234	18.826	611.032.735	16.753	52,91
1897.........	36.943	1.337.863.720	36.223	696.779.864	18.865	641.083.856	17.358	52.08
1898.........	37.243	1.377.034.524	36.974	707.406.901	18.994	669.627.623	17.980	51.38

RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION DES SIX GRANDES COMPAGNIES,
Y COMPRIS LE RHÔNE AU MONT-CENIS ET LA CEINTURE DE 1884 A 1898.

ANNÉES	LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE	LONGUEUR DES LIGNES EN EXPLOITATION AU 31 DÉCEMBRE	RECETTES BRUTES	DÉPENSES	PRODUIT TOTAL	PRODUIT NET KILOMÉTRIQUE
	kilomètres	kilomètres	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	francs
1884..............	26.372	26.604	1.050.452	568.108	482.344	18.290
1885..............	27.446	27.510	1.013.881	545.208	468.673	17.076
1886..............	28.205	28.111	988.767	517.675	471.092	16.702
1887..............	28.424	28.503	1.004.788	512.651	492.137	17.314
1888..............	28.888	29.117	1.021.651	315.910	505.741	17 500
1889..............	29.342	29.557	1.105.495	556.000	549.495	18 472
1890..............	30.113	30.018	1.094 544	564.263	530.281	17.610
1891..............	30.560	30.755	1.128.120	597.081	531.039	17.377
1892..............	31.351	31.303	1.126.256	621.150	505.106	16.111
1893..............	31.701	31.879	1.146.286	644.158	502.028	15.836
1894..............	32.300	32.319	1.184.094	650.395	533.704	16.523
1895..............	**32.537**	**32.695**	**1.201.767**	**638.450**	**563.307**	**17.331**
1896..............	**32.707**	**32.865**	**1.232.933**	**640.507**	**592.526**	**18.117**
1897..............	**33.027**	**33.385**	**1.282.604**	**657.288**	**625.316**	**18.933**
1898..............	**33.314**	**33.415**	**1.319.856**	**668.039**	**651.817**	**19.563**

COEFFICIENT DES SIX GRANDES COMPAGNIES ET DU RÉSEAU DE L'ÉTAT
DE 1883 A 1898.

ANNÉES	NORD	EST	OUEST	ORLÉANS	P.-L.-M.	RHONE AU MONT-CENIS	MIDI	ÉTAT
	%	%	%	%	%	%	%	
1883...........	53,8	61,3	56,7	49,2	49,8	64,2	51,5	**90,3**
1884...........	51,6	62,0	57,5	53,3	48,7	67,6	57,0	**84,5**
1885...........	49,7	61,0	58,3	55,7	46,9	75,6	58,7	**83,5**
1886...........	46,7	50,6	57,8	54,6	45,4	65,4	57,1	**80,1**
1887...........	46,4	60,7	56,1	52,7	44,1	58,3	54,2	**80,3**
1888...........	46,3	58,2	57,4	52,4	43,7	60,7	52,3	**80,0**
1889...........	48,5	57,9	54,8	49,0	43,6	58,5	50,5	**77,7**
1890...........	47,8	58,5	57,2	50,6	44,9	60,6	51,7	**76,5**
1891...........	49,7	62,5	58,9	50,9	47,1	64,9	52,5	**76,4**
1892...........	51,1	64,8	60,7	52,7	49,7	61,4	56,9	**75,5**
1893...........	52,7	65,4	60,7	51,8	51,6	64,6	54,4	**77,3**
1894...........	52,6	63,1	61,7	52,2	49,1	65,5	53,6	**76,7**
1895...........	**51,6**	**62,4**	**62,3**	**49,8**	**46,1**	**56,6**	**53,4**	**76,2**
1896...........	**50,1**	**59,5**	**61,4**	**48,8**	**46,2**	**54,7**	**51,7**	**73,4**
1897...........	**49,9**	**58,3**	**60,5**	**48,0**	**44,8**	— (1)	**47,7**	**72,5**
1898...........	**50,7**	**58,4**	**57,85**	**46,2**	**46,3**	—	**46,62**	**70,1**

1. Incorporé au réseau général de la Compagnie P.-L.-M.

Il résulte de recherches minutieuses que ce n'est pas le dégrèvement[1] des tarifs de voyageurs et de marchandises en grande vitesse, mis en vigueur à partir du 1er avril 1892, qui fut cause de cette dépression du produit net. Les recettes de la grande vitesse accusaient, au contraire, dans les neuf mois d'avril à décembre 1892, et par comparaison avec la même période de 1891, une augmentation de 7.200.000 francs ; donc (déduction faite de 55 % pour les frais d'exploitation) le bénéfice net était encore de 3.350.000 francs environ.

En réalité, la diminution du produit net et l'augmentation simultanée de la garantie étaient la résultante directe des modifications apportées aux conventions de 1883, par les conventions nouvelles de 1889 et de 1891, lesquelles transformaient les règles des comptes *dits de l'exploitation partielle.*

Les conventions de 1883 avaient toutes stipulé que les lignes concédées en 1883, aussi bien que celles des conventions de 1875 encore à construire, formeraient un compte spécial, appelé *Compte de l'exploitation partielle*, jusqu'au 1er janvier de l'année qui suivrait la mise en exploitation de l'ensemble des lignes ; le déficit de ces lignes, pendant ce temps, devrait être ajouté aux frais de construction. Pour la Compagnie d'Orléans, on avait décidé, en outre, que ce compte spécial ne comprendrait que les capitaux de construction à fournir par la Compagnie, c'est-à-dire l'intérêt et l'amortissement de la contribution de 40 millions et de la contribution kilométrique de 25.000 francs. On imputerait, au contraire, dans le compte général d'exploitation, les charges provenant du remboursement de l'ancienne dette de garantie, bien que ces dépenses fussent, comme les autres, relatives à la construction des nouvelles lignes. Tel était le principe admis par le Gouvernement ; mais la Compagnie d'Orléans ne l'accepta pas ; elle se refusa au paiement des 40 millions jusqu'à l'achèvement complet de la ligne de Limoges-Montauban. Les conventions avec les Compagnies de l'Est et de l'Ouest avaient décidé que, même avant l'achèvement de la totalité des lignes, on ferait rentrer au compte d'exploitation, dès le 1er janvier qui suivrait leur mise en exploitation, les lignes nouvelles dont les charges pourraient être, d'une manière continue, couvertes par l'excédent du revenu net, déversé les années précédentes du compte de lignes en exploitation complète ; mais la diminution générale des recettes de l'exploitation, pendant la période de dépression économique qu'on eut à traverser, l'augmentation des charges du capital, causée en partie par le remboursement de l'ancienne dette de garantie, avaient rendu cette disposition absolument inefficace.

On modifia alors, par de nouvelles conventions, les stipulations de 1883.

I. — Une convention avec la Compagnie de l'Est, du 20 avril 1889, sanctionnée par une loi du 7 janvier 1890, disposa que, parmi les lignes dont la concession avait été accordée, tant en 1875 qu'en 1883, on ferait passer, à partir du 1er janvier 1890, du compte de l'exploitation partielle au compte de l'exploitation complète celles qui, à cette époque, se trouveraient exploitées dans toute leur longueur ; les autres lignes entreraient dans le compte

1. Voir chapitre XVI.

général au 1er janvier qui suivrait leur achèvement. Depuis lors, le compte de l'exploitation partielle ne contient donc, en fait de lignes, que celles qui sont achevées dans le courant de l'année, ou bien les portions de lignes déjà exploitées. Cette règle était le retour aux dispositions du règlement d'administration publique de 1863.

II. — On conclut, sur la même question, des conventions avec la Compagnie de l'Ouest.

Une convention du 20 juin 1889 décida qu'au 1er janvier 1890 les lignes achevées, dont la concession avait été donnée en 1875, passeraient dans le compte général; la deuxième convention, du 24 novembre 1891, décida qu'il en serait de même, à partir du 1er janvier 1892, pour les lignes concédées en 1883 et exploitées dans toute leur étendue.

Pour l'Ouest aussi, on revenait au règlement de 1863.

III. — La convention signée, le 10 décembre 1891, avec la Compagnie d'Orléans, remplaça l'article 3 de la convention de 1863 par les dispositions suivantes :

Les lignes nouvelles devaient successivement passer du compte de l'exploitation partielle dans le compte général, après un délai de cinq ans pour chaque ligne, après le 1er janvier qui suivrait l'ouverture de la ligne entière. On fermait ainsi le compte de l'exploitation partielle, le 1er janvier 1892, pour les lignes ouvertes en 1886, et le 1er janvier 1893, pour celles qui avaient été achevées en 1887. On décida, en outre, qu'il comprendrait, non seulement la totalité des dépenses afférentes à ces lignes, mais aussi les charges résultant des allocations de garantie.

IV. — La convention passée avec la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, le 17 octobre 1892, et confirmée par la loi du 4 avril 1893, eut même un effet rétroactif. D'après ses dispositions, les lignes concédées avant 1875 devaient entrer dans le compte général en 1891, au cas où elles n'y seraient pas déjà, ainsi que les autres lignes ouvertes en 1881 et 1882 ; dans le compte général de 1892 devaient passer les lignes ouvertes en 1883, et dans celui de 1893 les lignes ouvertes en 1884 ; pour 1894, toutes les lignes ouvertes de 1885 à 1889 devaient entrer dans le compte général (ce que l'on fit pour 621 kilomètres, qui, en 1893, avaient eu besoin d'un supplément de garantie de 1.880.000 francs) ; à partir de 1895, il en devait être de même pour toutes les autres lignes, après une période de cinq ans, partant, pour chaque ligne, du 1er janvier qui suivrait leur achèvement total. Jusqu'au passage de chaque ligne dans le compte général, les charges résultant des dépenses effectives de construction et d'installation faites par les Compagnies, de même que les frais d'exploitation, continuaient à être déduites des recettes et, en cas d'insuffisance, le déficit était ajouté au compte de construction. Ici, encore, on supprimait les difficultés qui étaient nées des différentes interprétations des conventions de 1883.

V. — Avec la Compagnie du Midi on conclut, le 16 octobre 1890, une convention qui fut confirmée par une loi du 27 mai 1891, et qui était bien plus rigoureuse que le décret de 1863 pour le règlement des comptes de l'exploi-

tation partielle. D'après cette convention, non seulement il fallait faire passer au compte général, à partir du 1[er] janvier 1891, les lignes des concessions de 1875 et de 1883 achevées, mais aussi les sections de lignes. Pour les lignes à construire ou en construction, il en devait être de même le 1[er] janvier qui suivrait leur ouverture. Le compte de l'exploitation complète pouvait, dès lors, contenir aussi des sections de lignes ; le compte de l'exploitation partielle a donc été plus réduit pour cette Compagnie que pour celles de l'Est et de l'Ouest[1].

Conformément à ces conventions, on fit passer du compte de l'exploitation partielle dans le compte général 1.448 kilomètres, pendant les années 1890 et 1891 ; 1.523 kilomètres, au commencement de 1892 ; 881 kilomètres, en 1893, et 826 kilomètres en 1894; le déficit continu de ces lignes vint réduire d'autant le produit net de l'exploitation complète. De plus, les déficits accumulés des années antérieures augmentaient les charges du capital d'établissement; ce qui devait amener forcément un accroissement de la garantie.

Supposons, par exemple, une ligne exploitée, dès 1884, ayant eu, cette même année, un déficit de 100.000 francs, se répétant ensuite chaque année jusqu'à l'imputation de la ligne au compte de l'exploitation complète en 1892; les déficits accumulés jusqu'à la fin de 1891 représentaient un capital de 921.000 francs en chiffres ronds et augmentaient d'autant le capital de premier établissement. Il fallait donc, en 1892, ajouter cette charge de capital supplémentaire (36.900 francs, intérêts et amortissements calculés à 4 °/₀) au déficit de 100.000 francs; le produit annuel de l'exploitation était donc diminué de 100.000 + 36.000 francs.

Dans le tableau de la page 359, nous donnons, pour les années 1891 à 1898, les résultats du compte de l'exploitation complète[2] et les demandes de garantie des cinq grandes Compagnies.

Dans le tableau de la page 361, nous résumons le déficit des comptes de l'exploitation partielle depuis 1884, que M. Théophile Labat a évalué dans son rapport[3] du 13 juillet 1895.

1. **Note du Traducteur.** — Jusqu'à présent aucune convention n'est intervenue avec la Compagnie du Nord pour supprimer le compte de l'exploitation partielle. Il est donc encore maintenu pour cette Compagnie seule.

2. Il ressort suffisamment de ce qui précède que les chiffres ne peuvent pas être identiques avec ceux qui ont été donnés en bloc, page 355, sur les résultats de l'exploitation des grandes Compagnies.

On a emprunté les chiffres aux rapports des Commissions du budget, car la statistique officielle n'indiquait pas les charges du capital servant à déterminer le montant de la garantie.

3. **Note du Traducteur.** — *Documents de la Chambre des députés*, n° 1551, p. 23.

RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION

DES LIGNES EN EXPLOITATION COMPLÈTE POUR LES CINQ GRANDES COMPAGNIES

ET GARANTIE DE 1891 A 1898.

COMPAGNIES	ANNÉES	LONGUEUR MOYENNE	RECETTES BRUTES IMPÔTS DÉDUITS	DÉPENSES	PRODUIT NET	CHARGES DU CAPITAL	DÉFICIT A LA CHARGE DE LA GARANTIE (Excédent... +)
		kilom.	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs
Est	1891	4.445	174.317	92.591	81.726	95.674	13.948
	1892	4.569	173.725	95.733	77.992	96.855	18.863
	1893	4.701	178.670	97.197	81.473	98.478	17.005
	1894	4.715	178.448	96.409	82.039	99.612	17.573
	1895	4.802	184.480	98.058	86.422	100.870	14.448
	1896	4.810	191.269	97.261	94.008	101.306	7.298
	1897	4.833	193.769	97.560	96.209	101.821	5.612
	1898	4.835	198.588	99.324	99.264	102.156	2.892
Ouest	1891	4.107	146.744	81.402	65.342	77.821	12.479
	1892	4.867	149.252	86.235	63.017	80.772	17.755
	1893	5.054	153.451	92.678	60.773	81.073	20.300
	1894	5.227	157.703	95.186	62.517	81.789	19.272
	1895	5.382	161.291	98.446	62.845	82.629	19.784
	1896	5.383	167.672	100.671	67.001	83.060	16.059
	1897	5.449	170.116	100.312	69.804	83.636	13.832
	1898	5.492	179.951	102.034	74.917	84.538	9.621
Orléans	1891	5.047	170.829 (1)	84.105	86.724 (1)	96.261	9.537
	1892	5 399	173.245 (1)	87.188	86.057 (1)	99.135	13.078
	1893	5.624	177 908 (1)	88.674	89.234 (1)	101.791	12.557
	1894	5 773	177.192 (1)	87.344	89 848 (1)	101.729	11.881
	1895	5.644	181.324 (1)	86.254	95.070 (1)	102.041	6.971
	1896	5.644	186.395 (1)	86.286	100.109 (1)	100.786	677
	1897	5.891	192.342 (1)	88.247	104.095 (1)	104.142	47
	1898	5.941	197.460 (1)	88.900	108.560 (1)	104.508	+ 4.052
Paris-Lyon-Méditerranée (Rhône au Mont-Cenis non compris).	1891	6.920	347.358	158.545	188.813	191.298	2.485
	1892	7.148	346.689	163.689	183.000	200 668	17.668
	1893	7.467	355.391	178.025	177.366	207.175	29.809
	1894	8.135	368.538	175.822	192.716	209.099	16.383
	1895	8.135	377.240	169.428	207.812	208.160	348
	1896	8.220	384.258	170 916	213.342	207.627	+ 5.715
	1897	8.488	403.484	179 750	223.734	210.980	+ 12.754
	1898	8.880	423.844	196.148	227.696	183.363	+ 44.333

1. Y compris les annuités que la Compagnie d'Orléans devait recevoir de l'État à titre de soulte pour les lignes échangées en 1883. Ces annuités étaient évaluées pour 1891 à 2.633.000 francs ; et à 2.924.000 francs, depuis 1892.

RECETTES DE L'EXPLOITATION
DES LIGNES EN EXPLOITATION COMPLÈTE POUR LES CINQ GRANDES COMPAGNIES
ET GARANTIE DE 1891 A 1898 (*suite*).

COMPAGNIES	ANNÉES	LONGUEUR MOYENNE	RECETTES BRUTES IMPÔTS DÉDUITS	DÉPENSES (1)	PRODUIT NET	CHARGES DU CAPITAL	DÉFICIT A LA CHARGE DE LA GARANTIE
		kilomètres	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs
Midi	1891	2.996	89.523	46.672	42.851	56 985	14.134
	1892	3.055	89 854	51.274	38.580	57.281	18.701
	1893	3.146	90.724	51.119	39.605	57.342	17.737
	1894	3 142	96.342	50.943	45.399	57.797	12.398
	1895	3.142	99.088	50.949	48.139	58.055	9.916
	1896	3.148	98.227	49.023	49.204	58.167	8.963
	1897	3.209	103.324	47.605	55.719	58.455	2.736
	1898	3.236	106.806	49.979	56.827	58.758	1.931
ENSEMBLE	1891	23.515	928.771	463.315	465.456	518.039	52.583
	1892	25.038	932.765	484.119	448.646	534.711	86.065
	1893	25.992	956.144	507.693	448.451	545.859	97.408
	1894	26.792	978.223	505.704	472.519	550.026	77.507
	1895	27.105	1.003.423	503.135	500.288	551.755	51.467
	1896	27.205	1.027.821	504.157	523.664	550.946	27 282
	1897	27.870	1.063.035	513.474	549.561	559.034	9.473
	1898	28.384	1.103.649	536.385	567.264	533.323	+33.941

DIFFÉRENCES PAR RAPPORT A L'ANNÉE PRÉCÉDENTE
(EN PLUS...... +) (EN MOINS........ —)

	1892	+ 1.523	+ 3.994	+20 804	—16.810	+16.672	+33.482
	1893	+ 954	+ 23.379	+23.574	— 195	+11.148	+11 343
	1894	+ 800	+ 22.079	— 1.989	+24.068	+ 4.167	—19.901
	1895	+ 313	+ 25.200	— 2.569	+27 769	+ 1.729	—26.040
	1896	+ 100	+ 24.398	+ 1.022	+23.376	— 809	—24.185
	1897	+ 665	+ 35.214	+ 9.317	+25 897	+ 8.088	—17.809
	1898	+ 514	+ 40.614	+22.911	+17.703	—25.711	—43.414

1. Y compris les versements pour les canaux exploités par la Compagnie : 1891, 641.000 francs; 1892, 470.000 francs; 1893, 497.000 francs; et 1894, 417.000 francs.

Note du Traducteur. — La Compagnie a cessé d'exploiter les canaux à partir du 1er juillet 1898 : 1895, 395.000 francs; 1896, 719.000 francs; 1897, 475.000 francs; et 1898, 182.000 francs.

DÉFICIT DE L'EXPLOITATION IMPUTÉ AU COMPTE DE L'EXPLOITATION PARTIELLE DE 1884 A 1894 (*excédent*...... +).

ANNÉES	EST	OUEST	ORLÉANS	P.-L.-M.	MIDI	ENSEMBLE
			En milliers de francs			
1884.........	2.033	2.884	340	16.604	1.308	23.169
1885.........	3.267	4.566	1.102	6.680	1.093	16.708
1886.........	4.482	4.575	3.697	8.204	1.223	22.181
1887.........	3.389	4.644	5.093	7.901	2.130	23.157
1888.........	3.610	5.435	6.182	9.289	3.117	27.633
1889.........	3.853	7.127	6.795	9.180	3.153	30.108
1890.........	449	4.299	6.334	11.894	2.833	25.809
1891.........	568	3.231	10.562	6.904	208	21.473
1892.........	778	1.383	8.747	5.827	102	16.837
1893.........	168	1.453	9.875	2.140	220	13.856
1894.........	+ 544,6	1.375	8.246	444	— (1)	10.065 + 544,6
TOTAL....	22.597 + 544,6	40.972	66.973	85.067	15.387	230.996 + 544,6
1895.........	**81**	**1.080**	**7.059**	**987**	**14**	**9.221**
1896.........	**258**	**1.410**	**7.802**	**953**	**110**	**10.533**
1897.........	(1)	**1.828**	**4.933**	**778**	**140**	**7.679**
1898.........	(1)	**2.146**	**4.884**	**422**	**+ 13**	**7.452** + **13**

A propos des déficits du compte de l'exploitation partielle, il y a lieu d'observer que, jusqu'en 1891, on a reporté, chaque année, des sommes de plus de 20 millions aux comptes de premier établissement. Comme on couvrait ces dépenses supplémentaires par des émissions d'obligations, on voit la surcharge considérable qui en est résultée pour le service financier.

Le compte éd'tablissement se trouvait indéfiniment grevé des intérêts des intérêts ; on s'explique donc facilement que, lorsque l'on a clos le compte de l'exploitation partielle, il a fallu, pour le compte de l'exploitation complète, une demande supplémentaire de garantie.

Pour connaître le résultat réel des lignes du compte de l'exploitation complète, on doit, dans le tableau de la page 360, retrancher des recettes[2] les annuités de soulte dues à la Compagnie d'Orléans et diminuer les dépenses des versements de la Compagnie du Midi pour ses canaux[3].

1. Pas de ligne au compte de l'exploitation partielle.
2. **Note du Traducteur :** 3.994.000 — (2.924.000 — 2.633.000) = 3.703.000 francs.
3. **Note du Traducteur :** 20.804.000 — (470.000 — 641.000) = 20.975 000 francs.

On voit alors que, pour 1892, l'augmentation des recettes ressort seulement au chiffre de 3.703.000 francs, malgré un accroissement du réseau exploité de 1.523 kilomètres.

Par contre, les dépenses présentent une augmentation de 20.975.000 francs. Dans cette dernière augmentation de 21 millions en chiffres ronds, le report des 1.523 kilomètres venus du compte de l'exploitation partielle (sans parler des lignes rentrées à la garantie de 1891 et 1892) avait produit un déficit de 8.500.000 francs. D'autre part, la progression normale du service de traction, calculée à 5 % des frais d'exploitation de l'année précédente, ressortait à 2.500.000 francs; l'excédent des dépenses provenait des versements considérables à la Caisse des retraites (8 millions), de la diminution des jours de travail des mécaniciens et du personnel des trains[1] (1 million) et des frais par un accident du chemin de fer (1 million). En fait, le déficit des lignes sorties du compte de l'exploitation partielle contribuait pour 4 % à l'accroissement des frais d'exploitation.

Par ailleurs, l'augmentation des charges du capital était très considérable : pour la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, cette augmentation, en 1892, montait à 9.400.000 francs, dont 5 millions (c'est-à-dire plus de 50 %) provenant des lignes reportées. Pour les autres Compagnies, le pourcentage est encore plus élevé, car la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, dans cette même année, par suite d'une nouvelle jurisprudence, avait porté 3.900.000 francs de frais de timbre au compte des charges du capital, au lieu de les porter, comme auparavant, au compte d'exploitation.

En résumé, l'influence exercée sur la garantie par la liquidation progressive, au compte de l'exploitation partielle sur la garantie, a été évaluée par la Commission du budget de 1893, pour l'exercice 1892, à 13.608.000 francs, et pour l'année 1893, ainsi qu'il suit :

COMPAGNIES	CONCESSIONS DE 1875		CONCESSIONS DE 1883		ENSEMBLE	
	LONGUEUR	EXCÉDENT (+) OU INSUFFISANCE (—) PRÉVISION POUR 1893	LONGUEUR	EXCÉDENT (+) OU INSUFFISANCE (—) PRÉVISION POUR 1893	LONGUEUR	EXCÉDENT (+) OU INSUFFISANCE (—) PRÉVISION POUR 1893
	kilom.	francs	kilom.	francs	kilom.	francs
Est	443	— 1.887.000	589	+ 29 000	1.032	— 1.858.000
Ouest	317	— 3.801.000	689	— 1.993.000	1.006	— 5.794.000
Orléans	»	»	517	— 3.109.000	517	— 3.109.000
P.-L.-M.	778	— 5.131.000	108	— 454.000	886	— 5.585.000
Midi	291	— 2.698.000	120	— 459.000	411	— 3.157.000
TOTAL	1.829	— 13.517.000	2.023	— 5.986.000	3.852	— 19.503.000

1. Ce sont les agents d'exploitation proprement dits, par opposition à ceux de l'Administration centrale.

Plus tard, le véritable déficit de ces lignes pour 1893 fut reconnu encore plus élevé : il atteignit 23.038.000 francs.

Les 826 kilomètres (Est, 14 ; Ouest, 114 ; Paris-Lyon-Méditerranée, 626 ; et Midi, 91 kilomètres), passés le 1er janvier 1894 au compte de l'exploitation complète, avaient donné, en 1893, un déficit de 2.392.000 francs.

Donc le déficit total de 4.678 kilomètres provenant du compte de l'exploitation partielle jusqu'en 1894 était estimé à 25 millions, qui devaient avoir pour effet d'augmenter la garantie pour cet exercice.

Devant ces résultats, on peut tirer les conclusions suivantes :

I. — Une partie des concessions de 1875 était aussi improductive que celles du *Grand Programme*.

II. — Il avait été fort prudent, en concédant ces lignes aux Compagnies, de leur accorder une garantie d'intérêts, et cette garantie (fût-elle momentanément supérieure aux prévisions) n'était qu'une avance portant intérêts.

III. — Il avait été fort sage d'abréger, autant que possible, la période pendant laquelle ces lignes ne seraient pas confondues avec le réseau en exploitation, et on avait bien fait de reviser aussi tôt que possible, sur ce point, les traités de 1883.

Car, si le déficit des lignes successivement rattachées au compte de l'exploitation complète s'est accru de 3 millions en chiffres ronds, de 1893 à 1894, les recettes du compte de l'exploitation complète ont, pendant la même année, augmenté de 22.079.000 francs, et les dépenses diminuées de 1.989.000 francs seulement ; il y a donc eu un accroissement du produit net de 24.068.000 francs ; cela prouve l'erreur qu'on eût commise en laissant plus longtemps ouvert le compte de l'exploitation partielle et en augmentant inutilement les charges ultérieures de garantie par la capitalisation des déficits d'exploitation.

Nous voici donc ramenés à considérer les résultats d'ensemble de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général (Voir page 354).

Nous avons déjà indiqué plus haut que la clôture successive du compte de l'exploitation partielle n'avait pas été la seule cause de l'augmentation considérable des frais d'exploitation pour les années antérieures à 1893.

Les frais de premier établissement et, par voie de conséquence, la garantie de l'Etat, subirent vivement aussi l'influence des travaux complémentaires exécutés sur le réseau.

Le tableau de la page 364 indique le total de ces travaux, à la fin de chaque année, de 1891 à 1898.

Total des travaux complémentaires.

COMPAGNIES	1891		1892		1893		1894		1895		1896		1897		1898	
	MAXIMUM	DÉPENSES RÉELLES	MAXIMUM	DÉPENSES RÉELLES	MAXIMUM	DÉPENSES RÉELLES	MAXIMUM	DÉPENSES RÉELLES	MAXIMUM	DÉPENSES RÉELLES	MAXIMUM	DÉPENSES RÉELLES	MAXIMUM	DÉPENSES RÉELLES	MAXIMUM	DÉPENSES RÉELLES
	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs
Nord	92.000	74.900	106.000	87.700	121.000	96.500	136.000	107.700	149.000	120.500	162.000	131.200	175.000	141.200	188.000	150.000
Est	75.500	57.500	84.500	63.200	94.500	70.000	105.500	76.600	112.500	79.800	119.500	83.100	126.500	89.700	138.100	100.000
Ouest	97.400	64.300	103.400	69.600	110.200	74.500	117.200	79.200	124.200	82.300	131.200	85.400	139.200	88.900	148.990	94.000
P.-L.-M	98.900	68.700	105.900	74.800	117.900	82.700	127.900	88.000	135.900	95.400	144.900	100.000	150.900	106.000	160.100	114.800
Orléans	71.500	37.000	77.500	39.300	83.500	43.300	90.800	48.800	95.800	51.900	98.800	54.900	102.800	58.200	125.800	81 500
Midi	83.500	20.200	90.500	22.600	95.500	25.100	100.000	26.900	104.900	29.400	110.890	31.600	117.880	36.500	123.280	41 600
Grande Ceinture	»	»	»	»	200	200	400	400	500	500	510	510	520	520	530	530
ENSEMBLE	518.800	322.600	567.800	357.200	622.800	392.300	677.800	427.600	722.800	459.800	767.800	486.710	812.800	521.020	884.800	582.430

Si les Compagnies sont loin d'avoir dépassé les maxima prévus pour travaux complémentaires, les sommes réellement dépensées n'en représentent pas moins une augmentation du capital dont la charge (intérêt et amortissement), calculée à raison de 4 $^0/_0$, est de :

12.900.000 francs pour 1891		18.400.000 francs pour 1895	
14.300.000 — — 1892		19.400.000 — — 1896	
15.700.000 — — 1893		20.800.000 — — 1897	
17.100.000 — — 1894		23.296.000 — — 1898	

Les travaux complémentaires à entreprendre en 1899 ont été évalués à 84.550.000 francs. Cette somme se répartit de la manière suivante entre les Compagnies :

Travaux complémentaires pendant les années 1899 et 1900.

COMPAGNIES	MAXIMUM INSCRIT AU BUDGET	
	1899	1900
	milliers de francs	milliers de francs
Nord	15.000	13.000
Est	11.500	8.500
Ouest	9.930	14.000
Orléans	20.550	22.000
P.-L.-M	19.500	11.000
Midi	7.900	6.500
Grande-Ceinture	170	»
Total	84.550	75.000

Le budget de 1900 prévoit également une somme de 75 millions pour les travaux complémentaires. D'après les évaluations budgétaires, le total de ces travaux, qui s'élevait à 392.300.000 francs à la fin de 1893 et à 582.430.000 francs à la fin de 1898, aurait atteint, dans l'hypothèse de l'emploi intégral des crédits, le chiffre de 666.980.000 francs à la fin de 1899 et de 741.980.000 francs au 31 décembre 1900 ; le service financier aurait exigé 26.680.000 francs, en 1899, et 29.680.000 francs en 1900.

En résumé, la garantie nouvelle consentie par l'Etat a eu le résultat suivant : le remboursement d'une partie de l'ancienne dette de garantie (remboursement qui n'avait pu se faire au moyen d'emprunts) et l'exécution des travaux complémentaires ont accru les charges du capital ; il est essentiel de remarquer que tous les remboursements ont eu lieu et que tous les travaux

ont été entrepris pendant les premiers exercices qui suivirent l'année 1883. De plus, on eut à subir les effets de la crise économique dont la répercussion sur les recettes fut fort sensible.

En 1882, le nombre de voyageurs et de tonnes à distance entière[1] avait été respectivement de 264.330 et de 423.665.

Il s'abaissa successivement jusqu'en 1888 et se releva à partir de 1889.

	VOYAGEURS.	TONNES.
1882	264.330	423.665
1883	263.737	414.533
1884	239.632	364.818
1885	235.437	328.142
1886	232.517	303.438
1887	229.335	315.369
1888	228.627	323.990
1889	262.134	335.795
1890	238.671	353.338
1891	244.570	362.608
1892	264.993	347.466
1893	283.110	347.219
1894	287.193	347.015
1895	294.067	355.918
1896	305.823	362.398
1897	309.779	373.393
1898	326.613	431.960

On voit ainsi que le point le plus bas a été en 1888 pour les voyageurs et en 1886 pour les tonnes.

Il faut tenir compte de toutes ces circonstances pour comprendre les raisons qui ont fait réclamer, dès l'année 1884, une garantie de 50.900.000 francs, chiffre à peu près égal au versement le plus élevé avant 1883. Pendant deux années, la garantie réclamée fut encore plus forte.

Par suite du ralentissement des travaux et grâce à l'amélioration des recettes, la garantie diminua à partir de 1887, mais la clôture du compte de l'exploitation partielle eut pour effet de la faire remonter ; elle atteignit ainsi son maximum en 1892 et 1893.

La Commission du budget de 1893 avait cru devoir signaler l'augmentation des frais d'exploitation de 1884 à 1893.

A cet effet elle avait établi le tableau ci-après comprenant les coef-

1. C'est le nombre de voyageurs kilométriques ou de tonnes kilométriques divisé par la longueur moyenne exploitée.

ficients d'exploitation des grandes Compagnies et de la ligne du Mont-Cenis, de 1883 à 1892.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Nord	53,8	51,6	49,7	46,7	46,4	46,3	48,5	47,8	49,7	50,8
Est	61,3	62,0	61,0	60,6	60,7	58,2	57,9	58,5	62,5	63,3
Ouest	56,7	57,5	58,3	57,8	56,1	57,4	54,8	57,2	59,0	57,6
Orléans	49,2	53,3	55,7	54,6	52,7	52,4	49,0	50,6	50,9	51,2
P.-L.-M. (Réseau principal)	49,8	48,7	46,9	45,4	44,1	43,7	43,6	44,9	47,1	48,5
Rhône au Mont-Cenis	64,2	67,6	75,6	65,4	58,3	60,7	58,5	60,6	64,9	61,4
Midi	51,5	57,0	58,7	57,1	54,2	52,3	50,5	51,7	52,5	56,6

« Ce relevé, disait M. Cornudet, appelle les réflexions suivantes :

L'Est, depuis 1886, a augmenté son coefficient de 2,7 % ;

L'Ouest, depuis 1887, a augmenté son coefficient de 1,5 % ;

L'Orléans, depuis 1889, a augmenté son coefficient de 2,2 % ;

Le Paris-Lyon-Méditerranée, depuis 1888, a augmenté son coefficient d'exploitation de 4,8 % sur son réseau principal, et sur le Mont-Cenis, depuis 1887, de 3,1 %, et encore nous verrons que, pour 1893, ce dernier est relevé de 1/8 % par rapport à 1892.

Quant au Nord, il est vrai que, ne faisant pas appel à la garantie, et stimulé par son seul intérêt, il n'a aucun motif pour grossir ses dépenses (car il ne risque d'arriver au partage que dans quatre ou cinq ans), et que, depuis 1888, il a rehaussé son coefficient de 4,5 %.

Mais aussi, pour 1893, il l'a abaissé en réduisant ses frais généraux de 520.000 francs.

En somme, certaines Compagnies, le Paris-Lyon-Méditerranée notamment, paraissent s'être résignées à la garantie, en voyant fuir le moment où elles pourraient commencer à rembourser l'État. »

Cette résignation paraissait fort fâcheuse à la Commission du budget de 1893, qui espérait, à cet égard, que le contrôle de l'État, réorganisé par un décret du 20 mai 1893, exercerait une salutaire influence et une action énergique.

D'après la Commission, pour que la garantie ne jouât plus, il fallait réduire les dépenses de 18 % ; mais on ne devait pas compter obtenir un résultat pareil avant plusieurs années.

Il est évident qu'une réduction de 18 % sur les frais d'exploitation des lignes d'intérêt général ne peut pas se trouver dans les économies seules; on doit, tout d'abord, réaliser une augmentation de recettes résultant d'une augmentation du trafic.

Si une garantie d'intérêts par l'Etat suppose toujours une gestion éco-

nomique, de même une garantie sous forme d'avances ne se justifie que par la probabilité de voir le trafic s'augmenter, et ne peut avoir pour objet que l'indépendance financière de l'entreprise; mais cette indépendance financière, c'est-à-dire le remboursement des avances de garantie, ne pourra se réaliser, suivant toutes probabilités (même à une échéance fort lointaine), qu'en supposant que l'achèvement du réseau se fera avec prudence et sans précipitation, qu'on traitera la question au point de vue purement économique et financier, et qu'elle ne deviendra pas elle-même, comme dans les années qui ont suivi 1870, un prétexte à des discussions et à des luttes exagérées entre les partis politiques.

On ne peut pas prévoir une réduction des frais d'exploitation aussi considérable que celle que demandait la Commission du budget de 1893, étant donné que pour un cinquième environ du réseau de chemins de fer les recettes ne couvraient pas les dépenses.

Ces lignes improductives, d'une longueur de 7.321 kilomètres, construites peut-être d'une façon trop luxueuse, eu égard aux régions qu'elles desservent, se répartissent de la manière suivante :

	Kilomètres.
Nord	48
Est	1.003
Ouest	1.067
Paris-Lyon-Méditerranée (y compris la ligne du Rhône au Mont-Cenis)	2.024
Orléans	1.201
Midi	567
Petites Compagnies	304
Réseau de l'État	869
Lignes non concédées	238
TOTAL	7.321

Ces résultats expliquent pourquoi la Compagnie du Nord, même après les conventions de 1883, n'a jamais fait appel à la garantie de l'Etat, et pourquoi la Compagnie de Lyon, dont la situation était autrefois aussi puissante, a dû couvrir un large déficit.

Malgré les 1.900 kilomètres environ de lignes improductives que cette Compagnie possède, en plus de la ligne du Mont-Cenis, elle a déjà pu améliorer son trafic, de telle sorte qu'elle n'a demandé aucune garantie en 1889, et qu'elle n'en a demandé que d'insignifiantes en 1890 et 1891.

Déjà la clôture du compte de l'exploitation partielle lui a imposé des charges considérables. C'est là une preuve éclatante de l'opportunité des conventions de 1883, ou du moins de la justesse de l'idée fondamentale à laquelle on a obéi : *donner pour base aux nouvelles lignes du* Grand Programme *les ressources de productivité des anciens réseaux.*

En effet, d'après un calcul fait en 1892, il n'y a que 950 kilomètres de lignes des six grandes Compagnies, ouvertes depuis 1868, qui puissent couvrir l'intérêt de leur capital de premier établissement.

COMPAGNIES	LONGUEUR	INTÉRÊTS À 5 % DE LA PARTICIPATION DE L'ÉTAT ET DES DÉPARTEMENTS	CHARGES DES OBLIGATIONS DES COMPAGNIES	ENSEMBLE	BÉNÉFICE D'EXPLOITATION DE 1892	RÉSULTATS NETS
	kil.	francs	francs	francs	francs	francs
Nord	222	405.000	4.098.000	4.503.000	8.885.000	4.382.000
Est	302	1.766.000	2.709.000	4.475.000	8.457.000	3.982.000
Ouest	»	»	»	»	»	»
Orléans	104	2.000	1.142.000	1.144.000	1.174.000	30.000
P.-L.-M.	322	32.000	7.530.000	7.562.000	12.315.000	4.753.000
Midi	»	»	»	»	»	»
Total	950	2.205.000	15.479.000	17.684.000	30.831.000	13.147.000

Les Compagnies du Midi et de l'Ouest n'ont plus construit de lignes productives depuis 1860. Sur le réseau du Nord, les dernières lignes de cette catégorie ont été inaugurées en 1882. Sur le réseau de l'Est, on en a ouvert encore 90 kilomètres en 1885 et 1 kilomètre en 1886. Quant à la Compagnie d'Orléans, c'est de 1869 que date l'exploitation de la dernière ligne riche de son réseau. La Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée en a ouvert plusieurs en 1880 et a livré à l'exploitation 17 kilomètres en 1883 et 2 kilomètres environ en 1889 et 1890.

Désormais, en vertu des dispositions des dernières conventions relatives à la clôture du compte de l'exploitation partielle, ces lignes improductives tombent, chaque année, automatiquement à la charge du compte de l'exploitation complète et empêchent de réduire le coefficient d'exploitation [1]. Les heureux résultats de ce compte, en 1894 [2], ne sont imputables que pour un tiers environ à la diminution du coefficient.

L'augmentation totale des recettes de l'exploitation des cinq grandes Compagnies faisant appel à la garantie atteignait 22.079.000 francs, soit 2,3 %. En même temps la diminution de dépenses ressortait à 1.989.000 fr., soit 0,25 %; par suite, étant donné l'accroissement (800 kilomètres) du réseau exploité pendant cette année, l'augmentation de la recette nette est de 5,35 %.

1. C'est naturellement ce coefficient d'exploitation qui permet d'apprécier l'élévation relative de dépenses, puisque l'accroissement absolu de ces dépenses est proportionné à la longueur des lignes exploitées.
2. Voir le tableau de la page 361.

Le bénéfice d'exploitation est donc, en 1894, de 24.400.000 francs, soit de 907 francs par kilomètre, supérieur à celui de 1893.

Pour les années antérieures, au contraire, l'augmentation avait été nulle. Cette augmentation de 24.400.000 francs aurait eu pour résultat de diminuer d'une somme égale le montant de la garantie de 1893, s'élevant à 97.400.000 francs, si les charges du capital eussent été les mêmes qu'en 1893; mais l'augmentation éventuelle des charges absorba, sinon en totalité, du moins pour la plus grande partie, tout ce produit net. Quant à la garantie de 1894, il faut la réduire de ces 24.400.000 francs, diminués des 4.200.000 fr. représentant l'augmentation des sommes nécessaires au service du capital. La portée de ce résultat sera appréciée ailleurs (chapitre XVIII); mais auparavant il faut dire quelques mots des charges du capital, à seule fin de savoir si ce résultat constitue un progrès inattendu ou un progrès logique susceptible de se renouveler.

Les charges du capital des Compagnies ne dépendent pas seulement, chaque année, de la totalité des dépenses qu'elles ont à faire pour des travaux neufs ou complémentaires, mais bien de la répartition de ces dépenses entre l'Etat et les Compagnies qui doivent les payer.

Cette répartition (on l'a vu, page 339) s'est complètement modifiée. Dès la première année, les Compagnies avaient dû supporter la plus grande part de cette charge, par suite, notamment, des dépenses imputées au compte du remboursement de l'ancienne dette de garantie. Lorsque ce remboursement fut effectué, la grande masse de dépenses est tombée à la charge de l'Etat. En 1894, la situation était telle que, sur les 130 millions prévus au budget comme dépense maximum des travaux neufs[1], 100 millions devaient être empruntés pour le compte de l'Etat et remboursés par annuités; 1 million était à la charge des départements ou des communes, etc.; le surplus, soit 29 millions, devait être fourni par les Compagnies pour contribution à la superstructure, et sur ces 29 millions, 10 millions devaient être payés par la Compagnie du Nord. Les cinq autres grandes Compagnies devaient fournir ensemble 19 millions, sur lesquels 6.200.000 francs, destinés à l'établissement de lignes nouvelles, n'augmentèrent pas immédiatement les charges de ce capital, car ces charges, comme celles de parachèvement et comme les déficits du compte de l'exploitation partielle, venaient s'ajouter aux dépenses de premier établissement. Les Compagnies de l'Est et de l'Ouest n'avaient à porter au compte de l'exploitation complète qu'une somme de 12.800.000 francs, ce qui réduisait d'autant l'ancienne dette de garantie. Vinrent ensuite les dépenses pour travaux complémentaires, limitées, dans le budget de 1894, au maximum de 39.800.000 francs pour les cinq grandes Compagnies faisant appel à la garantie.

D'après les résultats des années précédentes, la dépense réelle atteindrait vraisemblablement les 2/3 du maximum, soit 27 millions.

Le nouveau capital garanti des cinq Compagnies peut donc être évalué

1. La dépense réelle restant toujours fort au-dessous de ce chiffre maximum.

à 12.800.000 francs pour les travaux neufs, et à 27 millions pour les travaux complémentaires, soit, au total, 39.800.000 francs, ce qui, au cours moyen d'émission de 1894 (459 fr. 89 par titre ou 91,98 %), représente un accroissement de la dette de 43.300.000 francs en chiffres ronds, dont l'intérêt et l'amortissement à 3,75 % donnent une augmentation des charges annuelles de 1.624.000 francs.

D'autre part, les cinq Compagnies ont amorti, en 1894, un capital nominal de 87.200.000 francs[1], dont une part s'applique évidemment à des obligations représentatives des annuités. Quoique le nombre de ces obligations ne puisse pas se déterminer d'une façon exacte, on admettra qu'il soit au maximum proportionnel à la part de l'Etat dans le montant total des frais de premier établissement des lignes d'intérêt général (un tiers en chiffres ronds), et que les Compagnies n'en auraient pas moins amorti pour leur propre compte un capital de 58 millions, comprenant beaucoup d'obligations donnant un intérêt élevé. L'économie, calculée à 3,02 % du capital amorti, ressort au chiffre de 1.757.600 francs, auquel il y a lieu d'ajouter encore quelques milliers de francs pour les intérêts afférents aux actions sorties au tirage.

Ainsi, d'après un calcul minutieux, on voit que les charges du capital diminuèrent, en 1894, de 2.000.000 — 1.600.000 = 400.000 francs.

En ce qui concerne la répartition des charges de construction, la situation était également favorable depuis 1888, même sans compter le versement de la contribution spéciale de la Compagnie d'Orléans en 1893. Cela explique, étant donnée la progression annuelle de l'amortissement, la réduction des charges du capital, qui causa une si agréable surprise en 1894. De plus, le ralentissement des travaux pendant les années précédentes avait diminué la proportion de la contribution des Compagnies[2].

A la fin de 1893, on ne pouvait plus imputer que 174.700.000 francs de travaux neufs sur le montant de l'ancienne dette de garantie. En répartissant cette somme sur la période de construction que la Commission du Budget et le Ministre des Travaux publics prolongeaient jusqu'en 1906, c'est-à-

1. En ceci, comme pour tout le système financier, voir chapitre XVIII, 2e partie.

2. **Note du Traducteur :**

ANNÉES	DÉPENSES TOTALES	CONTRIBUTION DES COMPAGNIES
1890	111.000.000	13.000.000
1891	98.000.000	14.000.000
1892	102.000.000	15.000.000
1893	100.000.000	20.000.000
1894	96.000.000	12.000.000
1895	66.000.000	6.000.000
1896	66.000.000	9.000.000
1897	63.000.000	7.000.000
1898	108.000.000	7.000.000

dire en la répartissant sur treize années, à partir de 1893, les cinq Compagnies ont en moyenne 13.400.000 francs à fournir par an pour l'épuisement du compte de remboursement. Cela correspond exactement à la marche des travaux depuis 1883, qui nécessite chaque année une dépense moyenne de 11 à 13 millions (maximum, 16 millions; — minimum, 9 millions)[1]. Les résultats de l'année 1894 ne doivent donc réellement pas être regardés comme exceptionnels. Cependant il ne faut pas croire qu'il y aura désormais une diminution constante des charges du capital. Cela dépend en grande partie de la richesse et du nombre des lignes rattachées chaque année au compte de l'exploitation complète.

En tout cas, cette diminution (si elle se produit) sera de peu d'importance, soit parce que les amortissements annuels seront faibles, soit parce qu'il y aura un accroissement plus rapide des charges nouvelles du capital. Il faut observer que les lignes construites dans les deux premières années qui suivirent 1883 et payées au moyen de versements faits par les Compagnies, pour rembourser l'ancienne dette de garantie, sont déjà reportées au compte de l'exploitation complète; par ailleurs, bien que payée en grande partie au moyen des annuités de l'Etat, la construction des lignes importantes pendant les années 1888 à 1891 grèvera singulièrement les Compagnies, puisqu'elle met à leur charge une grande part des dépenses de superstructure et d'armement des lignes, lorsque ces lignes sont rattachées au compte de l'exploitation complète, et il peut très bien en résulter une augmentation des charges du capital.

Toutefois, il est certain que cet accroissement sera fort réduit et qu'on amortira tout le capital des chemins de fer si on continue le système sage et prudent suivi depuis plusieurs années[2].

Avant de terminer l'étude historique de la politique suivie en France en matière de chemins de fer, il faut dire quelques mots de la situation des petites Compagnies auxquelles on a donné la concession des lignes « d'intérêt général », — « lignes secondaires », d'après leur dénomination officielle.

Les petites Compagnies sans aucune garantie de l'Etat sont au nombre de quatorze[3]; concédées avant 1883, elles sont plus ou moins sous la dépendance des grands réseaux.

Les trois tableaux suivants résument la situation de ces lignes et les résultats de leur exploitation à la fin de 1894 et de 1898.

Dans le second, notamment, on a résumé les résultats de l'exploitation de ces quatorze lignes secondaires et de la ligne incorporée dans le réseau de Paris-Lyon-Méditerranée[4].

1. Voir le tableau de la page 339.
2. Voir le chapitre XVIII, 3e partie.
3. Il y en avait encore quinze à la fin de 1893. La ligne d'Arles à Saint-Louis-du-Rhône a été, par la loi du 23 juillet 1894, rattachée à la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée qui l'exploitait déjà, et elle fut incorporée à l'ancien réseau sans garantie d'intérêts.
4. La statistique française ne fournit point de données au sujet des deux lignes exploitées par des Compagnies belges.

LIGNES SECONDAIRES D'INTÉRÊT GÉNÉRAL SANS GARANTIE D'INTÉRÊTS.

DÉSIGNATION DES LIGNES DES COMPAGNIES	ANNÉES DE CONCESSION	ANNÉES DE FIN DE CONCESSION	ANNÉES D'OUVERTURE DES LIGNES	LIGNES EXPLOITÉES AU 31 DÉCEMBRE 1894 EN EXPLOITATION	LIGNES EXPLOITÉES AU 31 DÉCEMBRE 1894 A EXPLOITER	DÉSIGNATION DES COMPAGNIES EN EXPLOITATION	LIGNES EXPLOITÉES AU 31 DÉCEMBRE 1898 EN EXPLOITATION	LIGNES EXPLOITÉES AU 31 DÉCEMBRE 1898 A EXPLOITER
				kilom.	kilom.		kilom.	kilom.
1 De Somain à Anzin et à la frontière belge....	Ordon. 1835, 1841, 1846 Décret 1868	1950 »	1838-1842 1848 1874-1875	37	»	Cie de Somain à Anzin.....	37	»
2 De Vireux à la frontière belge concédée à la Compagnie belge d'Entre-Sambre-et-Meuse...	Ordon. 1845	1939	1854	2	»	Cie Belge.......	(4)	»
3 De Chauny à Saint-Gobain..................	Décret 1856	1947	1861	14	»	....	14	»
4 La Croix-Rousse à Sathonay (1).............	— 1861	1660	1863	7	»	Cie du Rhône..	(5)	»
5 Médoc (de Bordaux vers Bruges et Margaux à Pauillac, Lesparre, Verdon avec raccordement avec la Compagnie du Midi).......	— 1863	1966	1868-1875 et 1892	102	»	....	102	»
6 De Enghien-les-Bains à Montmorency.......	— 1864	1966	1866	3	»	....	3	»
7 De Vassy à Saint-Dizier...................	— 1865	1967	1868	22	»	Cie de l'Est....	22	»
8 De Vassy à Doulevant-le-Château............	Loi de 1865	1967	1881	16	»	Cie de l'Est....	16	»
9 Banlieue et vieux port de Marseille..........	Décret 1865	1970	1878	3	16	Cie P.-L.-M.....	3	16
10 De Hazebrouck à la frontière belge, concédée à la Compagnie belge de l'Ouest-Flandre...	— 1866	1945	1870	15	»	Cie Belge......	15	»
11 D'Épernay à Romilly......................	— 1879	1970	1870-1871 et 1872	84	»	Cie de l'Est....	84	»
12 De Nancy à Vézelise......................	— 1879	1971	1872 et 1881	34	»	Cie de l'Est....	34	»
13 De Nancy à Château-Salins et Vic..........	— 1879	1970	1873	24 (3)	»	Cie de l'Est.....	24	»
14 De Bazancourt à Bethéniville..............	Décret 11 fév. 1883	1970	1872	17	»	Cie de l'Est.....	17	»
TOTAL..................................				380	16		371	16

1. La Compagnie exploite, en outre, 18 kilomètres d'intérêt local.
2. La Compagnie exploite, en outre, 10 kilomètres d'intérêt local.
3. La Compagnie exploite, en outre, 12 kilomètres au-delà de la frontière.
4. Incorporée dans le réseau de la Cie de l'Est par une loi du 12 février 1898.
5. Incorporée au réseau de la Cie P.-L.-M. depuis le 1er juin 1897.

Résultats de l'exploitation des lignes secondaires sans garantie d'intérêts pour l'année 1894.

DÉSIGNATION DES LIGNES	LONGUEUR MOYENNE	DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT	CHARGES DE CAPITAL	RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION			DÉFICIT OU BÉNÉFICE D'EXPLOITATION	COEFFICIENT D'EXPLOITATION
				RECETTES	DÉPENSES	PRODUIT NET		
	kilomètres	francs	francs	francs	francs	francs	francs	0/0
Lignes exploitées par la Compagnie de l'Est........	197	14.768.577	812.230	2.714.359	1.743.135	971.224	+ 158.994	
— — P.-L.-M........	43	26.322.577	1.447.741	443.507	340.457	103.050	—1.344.691	130
Lignes exploitées par la Compagnie de Somain à Anzin et à la frontière belge....................	37	16.685.693	917.713	4.593.240	1.463.916	3.129.324	+2.211.611	32
Lignes exploitées par la Compagnie de Chauny à Saint-Gobain................................	14	2.253.500	160.964	389.517	186.682	202.835	+ 41.871	48
Lignes exploitées par la Compagnie d'Enghien à Montmorency................................	3	953.179	52.424	138.962	100.001	38.961	— 13.463	72
Lignes exploitées par la Compagnie du Médoc......	102	18.697.421	1.028.358	1.186.863	634.861	552.002	— 476.356	53
— — du Rhône......	7	5.230.718	287.689	310.346	103.696	206.650	— 81.039	33

Résultats de l'exploitation des lignes secondaires sans garantie d'intérêts pour l'année 1898.

DÉSIGNATION DES LIGNES	LONGUEUR MOYENNE	DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT	CHARGES DE CAPITAL (*a*)	RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION			DÉFICIT OU BÉNÉFICE D'EXPLOITATION	COEFFICIENT D'EXPLOITATION
				RECETTES	DÉPENSES	PRODUIT NET		
	kilomètres	francs (*b*)	francs	francs	francs	francs	francs	0/0
Lignes exploitées par la Compagnie P.-L.-M.	3	20.000.000	1.100.000	28.699	35.273	— 6.574	+ 1.106.574	125
Lignes exploitées par la Compagnie de Somain à Anzin et à la frontière belge	37	17.197.841	945.881	4.943.394	1.614.817	3.328.577	+ 2.382.696	32
Lignes exploitées par la Compagnie de Chauny à Saint-Gobain	14	2.263.359	124.485	391.449	250.487	140.962	+ 16.477	64
Lignes exploitées par la Compagnie d'Enghien à Montmorency	3	961.456	52.880	121.367	82.783	38.584	— 14.296	75
Lignes exploitées par la Compagnie du Médoc	102	19.794.663	1.088.506	1.412.473	726.111	686.362	— 402.144	51

(*a*) Ces charges sont calculées au taux approximatif de 5,50 0/0.
(*b*) Le matériel roulant est fourni par la Compagnie P.-L.-M.

La Compagnie de l'Est a payé aux Compagnies, propriétaires de lignes secondaires qu'elle exploite, une somme de 736.040 francs pour location. Si l'on ajoute cette somme au bénéfice de 1894, qui est de 158.996 francs, on constate que ces lignes ont eu, dans leur ensemble, un rendement appréciable, et pourtant la ligne de Vassy-Doulevant, placée sous séquestre, a donné un déficit d'exploitation de 6.000 francs. Ces lignes, par suite de leur caractère secondaire, ont été construites très économiquement : la dépense kilométrique d'établissement varie entre 20.025 et 87.595 francs. Elles n'augmentèrent donc pas la garantie éventuelle à demander par la Compagnie de l'Est, et pourtant les conventions de 1883 ont autorisé les grandes Compagnies à porter en dépenses à leur compte d'exploitation toutes les subventions à payer aux entreprises locales, les indemnités, etc.

Pour la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, au contraire, la ligne secondaire qu'elle exploite constitue une charge : la ligne du port et de la banlieue de Marseille a, en effet, un coefficient d'exploitation de 130 $^0/_0$. Mais, pour le réseau principal de cette Compagnie, cette ligne présente un si grand intérêt que la dépense se justifie, quoiqu'il reste encore 16 kilomètres à construire; aussi ne doit-on pas formuler encore un jugement définitif sur cette entreprise locale.

D'ailleurs, pour ces petites lignes, le coefficient d'exploitation n'est pas l'indice de la situation financière; on le voit facilement par l'exemple de la Compagnie du Rhône, qui figure au tableau ci-dessus. Quoique son coefficient d'exploitation soit extrêmement bas (33 $^0/_0$), elle est néanmoins en déficit, comme l'indique son bilan. Cela tient à ce que les frais de premier établissement de cette ligne de 7 kilomètres atteignaient, par kilomètre, le chiffre de 747.245 francs.

De même, la Compagnie du Médoc, dont le coefficient d'exploitation de 53 $^0/_0$ est à peu près le même que celui des grandes lignes ayant une productivité suffisante[1], ne peut cependant pas couvrir l'amortissement et les intérêts de son capital, et pourtant sa participation aux frais d'établissement ne dépasse pas 183.308 francs par kilomètre, soit en tout 18.597.000 francs, alors que l'Etat a fourni, de son côté, 4.650.000 francs, et les subventions locales 1.612.000 francs. Par suite, les dépenses d'établissement de ces lignes ressortent par kilomètre à 183.308 + 61.392 francs[2], soit 244.700 francs.

Quatre Compagnies secondaires d'intérêt général sont autorisées à réclamer la garantie de l'Etat[3].

1. Le coefficient d'exploitation de la Compagnie du Nord est de 52,3 $^0/_0$.
2. **Note du Traducteur.** — La Compagnie du Médoc est, du reste, la seule, parmi les quatorze citées plus haut, qui ait obtenu des subventions de construction.
3. **Note du Traducteur.** — Il n'y en a plus que trois depuis la loi du 18 février 1898 qui a incorporé la ligne du Rhône au Mont-Cenis au réseau général de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.

1. **Chemin de fer du Rhône au Mont-Cenis.** — Cette ligne fut achevée de 1860 à 1876. Sa longueur totale était de 144 kilomètres, dont 12 kilomètres exploités par la Compagnie italienne de la Méditerranée. Quoique les documents statistiques français ne rangent pas cette ligne parmi les réseaux secondaires, à cause de son importance stratégique, il convient de la comprendre dans cette catégorie, par suite de la situation absolument indépendante qu'elle occupe dans le système des chemins de fer français.

Sa concession expirera le 31 décembre 1955; la garantie de l'Etat promise pour toute la durée de la concession comprend même l'annuité (2.254.990 francs) due pour le rachat de la concession de l'ancienne ligne Victor-Emmanuel et le service des obligations émises pour couvrir les travaux complémentaires jusqu'à concurrence d'un maximum de 45 millions.

Le cahier des charges avait prévu :

1° Le remboursement éventuel des avances de l'Etat, qui profitaient d'un intérêt annuel de 4 $^0/_0$;

2° Le partage par moitié du bénéfice avec l'État au-delà d'un revenu de 8 $^0/_0$. Mais il a été reconnu certain que le partage n'aurait jamais lieu.

Les résultats de l'exploitation du chemin de fer du Rhône au Mont-Cenis ont été les suivants pour les années 1890 à 1896 :

	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896
	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs
DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT :							
Part de l'État	26.211.960	26.216.460	26.219.460	26.222.460	26.225.460	26.227.960	26.230.460
Part de la Compagnie	88.246.971	88.796 947	92.516.196	(1) 89.906.203	89.664.916	89.773.737	89.810.965
TOTAL	114.458.931	115.013.407	118.735.656	116.128.663	115.890.376	116.001.697	116.041.425
Par kilomètre	795.074	798.704	824.554	806.448	804.794	805.250	805.843
Charges du capital de 1er établissement	4.562.053	4.577.065	4.598.301	4.596.214	4.516.941	4.617.000	4.634.000
Recettes d'exploitation	5.074.251	5.143.368	4.917.046	5.489.322	5.152.834	5.044.000	5.240.000
Dépenses d'exploitation	3.170.917	3.348.216	3.004.543	3.543.668	3.375.342	2.844.000	2.861.000
Produit net d'exploitation	1.904.334	1.795.151	1.912.503	1.9451654	1.777.492	2.200.000	2.379.000
Déficit, y compris la charge du capital	2.658.719	2.781.913	2.781.913	2.675.798	2.784.449	2.427.000	2.255.000
Coefficient d'exploitation	62,4 %	65 %	61,1 %	64,6 %	65,6 %	56,6 %	54,2 %

1. Les dépenses de matériel roulant représentent, par rapport à 1892, une différence en moins de 2.900.000 francs environ.

Le chemin de fer du Rhône au Mont-Cenis, quoique exploité par la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, n'était rattaché au réseau principal de cette Compagnie que par une sorte d'association ne comportant aucun lien financier.

L'ancienne dette de garantie afférente à ce réseau spécial, qui était de 48 millions en chiffres ronds, s'était augmentée de 31.300 francs jusqu'à la fin de 1894.

Comme la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, propriétaire de cette ligne, s'en désintéressait, les Commissions du budget, depuis 1893, ont insisté, soit pour qu'on opérât la fusion complète de cette ligne avec le réseau principal, soit que l'Etat en fît le rachat.

En 1893, le Ministre des Travaux publics, prévoyant la nécessité de nouvelles dépenses pour doublement de voies, entama avec la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée des négociations en vue de l'incorporation; les pourparlers n'aboutirent pas [1].

II. **Société générale des Chemins de fer économiques.** — Une loi du 11 septembre 1885 a concédé à cette Compagnie les deux lignes de Sancoins à Lapeyrouse et de la Guerche à Châteaumeillant, ayant une longueur totale de 174 kilomètres. Ces lignes, classées d'intérêt général [2], devaient être établies à voie étroite de 1 mètre.

La concession prend fin le 20 août 1982, et l'Etat s'est réservé le droit de rachat à partir du 11 septembre 1900; par contre, il a accordé, pour toute la durée de la concession, une garantie calculée au taux de 5 $^0/_0$ des frais réels de premier établissement, limités à un maximum de 19 millions, et des travaux complémentaires jusqu'à concurrence de 2 millions.

L'Etat garantit donc ainsi un revenu de 1.050.000 francs. Dans le cas où les frais d'établissement n'atteindraient pas le maximum, la moitié de la différence vient, à titre de prime, majorer le capital d'établissement garanti. De plus, l'Etat alloue une garantie d'exploitation à raison de 3.700 francs, au minimum, par kilomètre pour toute recette brute (impôts déduits) inférieure ou égale à 4.200 francs. Pour les recettes comprises entre 4.200 et

1. **Note du Traducteur.** — Une loi du 15 février 1898 a approuvé la convention du 14 juin 1897, instituant un nouveau régime pour la ligne du Rhône au Mont-Cenis, qui se trouve de ce fait incorporée au réseau Paris-Lyon-Méditerranée.

La concession doit se terminer le 31 décembre 1958, en même temps que tout le réseau. Le compte de garantie spécial est supprimé à partir du 1er janvier 1897.

Indépendamment de l'annuité de 1.707.200 fr. 92, inscrite au budget du Ministère des Finances, à l'effet de rembourser l'avance faite par la Compagnie pour le percement du tunnel et pour la garantie de 1871 et 1872, l'Etat doit payer jusqu'à la fin de la concession :

1° 2.400.000 francs en compensation du compte de garantie spécial;

2° 146.000 francs en représentation d'arriérés de garantie.

L'ensemble de ces annuités vient en déduction des charges de la ligne, et le solde s'ajoute aux prélèvements autorisés par les articles 11 et 13 de la convention de 1883.

On a prévu le cas où la Compagnie convertirait ses obligations et on a stipulé que les annuités de l'Etat seraient réduites du montant de l'économie ainsi réalisée.

Enfin l'Etat fait remise à la Compagnie de sa dette de garantie et, en échange, la Compagnie exécutera pour le compte de l'Etat des travaux complémentaires jusqu'à concurrence de 22.500.000 francs, remboursables par annuités.

2. La Compagnie possède, en outre, un réseau de chemins de fer d'intérêt local de 907 kilomètres, dont 893 kilomètres étaient en exploitation **au 31 décembre 1898.**

10.615 francs, la garantie d'exploitation est calculée d'après la formule de garantie, $2.300 + \frac{R}{3}$ (R étant la recette brute); si la recette kilométrique dépasse 10.615 francs, la garantie est limitée à 55 % de la recette. En échange, la Compagnie s'engage à faire circuler sur ses lignes trois trains par jour dans chaque sens ; et, dès que la recette brute dépassera 7.600 francs par kilomètre, la Compagnie devra organiser un quatrième train. En outre, si la recette kilométrique dépasse 10.000 francs, le nombre et l'horaire des trains seront fixés par le Gouvernement ; toutefois, la Compagnie ne serait obligée à organiser des trains de nuit que lorsque la recette kilométrique serait supérieure à 15.000 francs.

Dans le cas où le Ministre des Travaux publics exigerait des trains supplémentaires, le chiffre forfaitaire des dépenses d'exploitation serait augmenté de 500 francs par chaque kilomètre sur lequel un train supplémentaire régulier serait mis en marche ; pour les trains de nuit, l'Etat en supportera les charges ; pour les trains supplémentaires ordinaires, le montant forfaitaire sera augmenté de 0 fr. 70 par kilomètre parcouru par ces trains.

La Société des Chemins de fer économiques a construit, de 1890 à 1892, les 174 kilomètres : ce réseau est donc en exploitation.

III. **Compagnie de Chemins de fer départementaux.** — Cette Compagnie, qui exploite dans les départements de la Charente, de la Manche, d'Indre-et-Loire, de Seine-et-Marne, de l'Aisne, de la Marne, de l'Yonne et de Saône-et-Loire, des lignes d'intérêt local présentant une longueur totale de 530 kilomètres (dont 502 kilomètres étaient en exploitation à la fin de 1894), a été, par la loi du 11 juillet 1886, déclarée concessionnaire des lignes dites du Vivarais. Le réseau, d'une longueur de 102 kilomètres, a été achevé dans les années 1890 et 1891.

De plus, on lui concédait, à titre éventuel[1], deux lignes d'une longueur totale de 87 kilomètres ; et, par une loi du 3 mars 1893, elle devait construire et exploiter trois lignes dans la Charente, présentant une longueur totale de 182 kilomètres.

Toutes ces lignes d'intérêt général devaient être établies à voie de 1 mètre.

La concession, qui se termine en 1985, est faite aux mêmes conditions que l'a été celle de la Société des Chemins de fer économiques. L'Etat garantit les dépenses d'établissement (y compris les travaux complémentaires) et les frais d'exploitation.

1. **Note du Traducteur.** — La loi du 25 mars 1898, qui a approuvé la convention du 6 février de la même année, a concédé à titre définitif les trois lignes du Cheylard à Yssingeaux, de Lamastre au Cheylard, des Brossettes à Dunières.

La dépense d'établissement prévue est de 19.987.000 francs, dont l'Etat garantit les charges effectives.

A dater du 1er janvier 1899, la Compagnie exploite à ses risques et périls non seulement ces trois lignes, mais aussi l'ancien réseau dit du *Vivarais*.

De plus, au 31 décembre 1898, le réseau d'intérêt local a une étendue de 575 kilomètres, dont 529 en exploitation.

Pour les lignes du Vivarais, la garantie du capital d'établissement est fixée à 4,85 $^0/_0$; pour les lignes des Charentes, on la calcule d'après le prix réel d'émission ; pour ces dernières, la garantie des frais d'exploitation n'est pas déterminée d'après un chiffre forfaitaire, mais d'après les frais réels dans les limites de maxima prévus dans la convention, et, si les frais de l'exploitation restent au-dessous de ces limites, la moitié de la différence est accordée à la Compagnie à titre de prime d'économie, et cette prime sert tout d'abord à constituer et à alimenter un fonds de réserve, fixé à 1 million.

IV. **Compagnie des Chemins de fer du Sud de la France.** — Cette Société possède, dans le département du Var, une ligne d'intérêt local de 83 kilomètres.

Dans le même département, ainsi que dans celui de la Côte-d'Or, elle exploite plusieurs lignes de tramways d'une longueur de 217 kilomètres.

Par la loi du 17 août 1885, elle a été déclarée concessionnaire pour quatre-vingt-dix-neuf ans d'un chemin de fer secondaire d'intérêt général de Meyrargues à Draguignan (98 kilomètres). La loi du 29 juillet 1889 a approuvé la concession du prolongement de cette ligne jusqu'à Grasse (64 kilomètres) et de plusieurs autres lignes ayant une longueur globale de 185 kilomètres ; la même loi lui a donné également la concession à titre éventuel de 79 autres kilomètres.

Toutes ces lignes étaient construites à voie de 1 mètre.

Jusqu'en 1894, la concession était soumise à des conditions analogues à celles des concessions similaires, et la garantie d'intérêts des frais d'établissement, calculée partie à 5 $^0/_0$, partie à 4,65 $^0/_0$, ne pouvait dépasser 3.920.870 francs par an, tandis qu'en même temps les frais d'exploitation étaient fixés à forfait.

Une convention nouvelle, approuvée par une loi du 26 juillet 1895, a modifié ces conditions ; désormais les frais d'exploitation sont à la charge de la Compagnie seule ; au contraire, la garantie allouée au capital d'établissement, en tenant compte de travaux restant encore à exécuter, devait être légèrement augmentée ultérieurement, comme compensation du retrait de la concession de la ligne de Saint-André à Puget-Théniers dont la construction était ajournée.

Pour les Compagnies (Compagnie de Chemins de fer départementaux, Société générale des Chemins de fer économiques, Compagnie du Sud de la France), il a été formellement stipulé qu'en cas de produit net supérieur au revenu garanti deux tiers de cet excédent seraient employés au remboursement des avances de garantie, et qu'ensuite, dès que ce remboursement serait terminé, le surplus des bénéfices serait partagé par moitié entre l'Etat et les Compagnies. On ne peut pas prévoir actuellement si le partage a des chances de se produire.

Le tableau de la page 382 offre un aperçu de la situation financière de ces trois Compagnies.

SITUATION FINANCIÈRE.

ANNÉES	COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU SUD DE LA FRANCE				SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER ÉCONOMIQUES				COMPAGNIE DE CHEMINS DE FER DÉPARTEMENTAUX			
	LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE	RECETTES BRUTES	DÉPENSES D'EXPLOITATION	GARANTIE	LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE	RECETTES BRUTES	DÉPENSES D'EXPLOITATION	GARANTIE	LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE	RECETTES BRUTES	DÉPENSES D'EXPLOITATATION	GARANTIE
	kilomètres	francs	francs	francs	kilomètres	francs	francs	francs	kilomètres	francs	francs	francs
1888.........	30	75.000	133.000	311.000	»	»	»	»	»	»	»	»
1889.........	95	226.000	425.000	1.002.000	»	»	»	»	»	»	»	»
1890.........	122	295.000	554.000	1.351.000	5	7.000	17.000	25.000	4	7.000	16.000	43.000
1891.........	166	433.000	746.000	1.843.000	62	116.000	229.000	308.000	53	182.000	266.000	640.000
1892.........	243	739.000	1.100.000	3.045.000	148	272.000	548.000	736.000	102	374.000	511.000	1.204.000
1893.........	301	931.000	1.351.000	4.054.000	174	337.000	644.000	907.000	102	404.000	449.000	1.174.000
1894.........	301	962.000	1.374.000	4.044.000	147	388.000	535.000	1.015.000	102	426.000	488.000	1.153.000
1895.........	301	927.390	1.294.000	3.649.000	174	414.200	542.300	715.300	102	436.700	446.000	963.200
1896.........	301	992.340	1.165.900	3.649.000	174	419.200	544.000	718.900	148	546.000	582.200	990.000
1897.........	301	1.021.100	1.181.000	3.649.200	174	418.200	531.000	715.200	285	929.600	963.000	1.395.400
1898.........	301	1.063.733	1.191.264	3.887.625	174	431.581	644.944	1.052.000	285	942.000	998.000	1.496.000

Le capital de premier établissement de ces trois Compagnies, pour leurs lignes d'intérêt général, s'élevait :

A la fin de 1894.

COMPAGNIES	ACTIONS	OBLIGATIONS	ENSEMBLE	OBLIGATIONS AMORTIES FIN 1894
	francs	francs	francs	francs
Sud de la France	25.000.000	97.743.500	122.743.500	766.000
Départementaux	15.000.000	26.268.500	41.268.500	352.500
Économiques	6.250.000	12.716.500	18.966.500	211.000
TOTAL	46.250.000	136.728.500	182.978.500	1.329.500

A la fin de 1898.

COMPAGNIES	ACTIONS	OBLIGATIONS	ENSEMBLE	OBLIGATIONS AMORTIES FIN 1898
	francs	francs	francs	francs
Sud de la France	25.000.000	122.404.000	147.404.000	1.999.500
Départementaux	15.000.000	66.569.000	81.569.000	1.663.000
Économiques	6.250.000	83.044.500	89.294.500	2.524.000
TOTAL	46.250.000	272.017.500	318.267.500	6.186.500

Pour la Compagnie des chemins de fer départementaux, les actions ne sont libérées que de 250 francs; le capital restant à appeler est donc de 15 millions.

Les actionnaires de la Société des Chemins de fer économiques avaient encore à payer 3.750 francs par action de 5.000 francs[1], soit en tout 18.750.000 francs.

Aucune de ces lignes ne pouvait, à la fin de 1894, équilibrer ses recettes et ses dépenses d'exploitation.

Pour la Compagnie des chemins de fer départementaux, la garantie n'a commencé à diminuer que depuis 1893, et pour la Compagnie du Sud de la France, depuis 1894 seulement, par suite de la modification de son traité avec l'Etat.

La Commission de 1893 avait calculé que la dette de garantie du Sud de la France s'élèverait à 367 millions, lors de l'expiration de sa concession; celle

1. Action aujourd'hui de 500 francs.

des Départementaux, à 92.887.000 francs; celle des Chemins de fer économiques, à 89.500.000; et elle estimait que, si on ne modifiait pas les conventions existantes, la charge de l'Etat ne diminuerait jamais.

Mais c'est surtout l'élévation des frais d'exploitation qui amena les Commissions du budget de 1892 et 1895 à insister vivement pour que l'on revisât le traité avec la Compagnie du Sud de la France.

Une nouvelle convention, proposée à la Chambre en même temps que le budget de 1895, fut votée le 22 décembre 1894, mais le Sénat la repoussa parce que, dans l'intervalle, le Gouvernement avait décidé une enquête sur les origines et la gestion de cette Compagnie.

A la suite de cette enquête, au mois de juillet 1895, on procéda à l'arrestation des trois administrateurs de cette Compagnie, Martin, Robin et André, lesquels furent traduits en Cour d'assises et acquittés. Il semble que la rumeur publique ait été trop loin dans ses accusations : elle reprochait à la Compagnie des manœuvres dolosives relativement à la garantie des frais d'exploitation, alors que la faute principale des directeurs a été de confier les travaux à des intermédiaires qui, de leur côté, les cédaient à des hommes de paille, et ainsi de suite ; si bien que les sommes effectivement versées aux entrepreneurs ont été notablement inférieures à celles que la Compagnie a payées et portées en compte.

Cette interposition des spéculateurs n'est pas un fait nouveau dans les annales des chemins de fer; mais, dans ce cas particulier, elle était d'autant plus répréhensible que ce n'était pas seulement la Compagnie, mais le Trésor et, par suite, la masse des contribuables qui en subissaient les conséquences.

La situation des chemins de fer tunisiens[1] exploités par la Compagnie Bône-Guelma n'est pas plus brillante.

De 1878 à la fin de 1893 les garanties payées avaient atteint le total de 39.380.000 francs. Ces sommes représentent bien des avances remboursables; mais, en France, c'est une opinion à peu près générale que la Compagnie ne sera jamais en état de rembourser cette dette.

Les chemins de fer en Algérie ne se présentent pas sous un jour meilleur.

La première concession a été donnée, en 1863, à la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée. L'Etat s'engageait alors, pour la construction des lignes de Constantine à la mer, d'Alger à Oran, et de Blidah à Saint-Denis-du-Sig, à fournir une subvention de 80 millions et à allouer une garantie d'intérêts pendant soixante-quinze ans à partir de l'ouverture de ces lignes. Les dispositions relatives au remboursement[2] (avec intérêt à 4 $^0/_0$) des avances de la garantie, et au partage avec l'Etat des bénéfices nets au-delà de 8 0/0, étaient identiques à celles des concessions de la métropole.

Depuis 1874 des concessions nouvelles furent données à quatre autres Compagnies dont les lignes, classées au début comme lignes d'intérêt local, furent plus tard déclarées d'intérêt général ; ces concessions pour quatre-

1. On construit actuellement en Tunisie, avec les propres ressources beylicales, un réseau de chemins de fer assez étendu, pour lequel la participation du Trésor français n'est pas demandée.

2. **Note du Traducteur.** — Au 31 décembre 1898, la dette atteint le chiffre de 69.059 105 fr. 13.

vingt-dix-neuf années devaient expirer : pour la Compagnie Bône-Guelma, le 7 mai 1976 ; pour l'Est-Algérien, le 15 décembre 1978; pour l'Ouest-Algérien, le 30 novembre 1975 ; et, pour la Compagnie Franco-Algérienne, le 28 avril 1973 et le 15 avril 1984.

Ces conventions comprennent beaucoup de stipulations nouvelles. Les émissions d'obligations sont assujetties à des clauses qui restreignent le pouvoir des Compagnies. L'autorisation doit être donnée par le Gouverneur général de l'Algérie et le Ministre des Travaux publics et ne peut être accordée avant que les quatre cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achats de terrains, travaux, approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnements ; le capital-obligations ne peut pas être supérieur au montant du capital-actions (des dispositions similaires se trouvent dans la loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local).

Par contre, l'Etat a garanti, pour toute la durée de la concession, un intérêt de 6 $^0/_0$ ou de 5 $^0/_0$ (amortissement compris) sur le capital de premier établissement; le remboursement de ces avances de garantie commencera dès que le bénéfice net dépassera 8 $^0/_0$ et, après remboursement de la dette de garantie, le surplus sera partagé entre les Compagnies et l'Etat. Enfin, l'excédent du produit net au-dessus de 6 $^0/_0$, tant qu'il restera inférieur à 8 $^0/_0$, sera employé à constituer et à alimenter un fonds de réserve fixé au maximum de 10 millions.

Une différence essentielle entre ces concessions et celles des chemins de fer français consiste dans le mode de calcul de la garantie. Tandis que, pour les lignes de la métropole, le produit net est déterminé d'après le montant des dépenses réelles d'exploitation, les conventions algériennes stipulent que les frais d'exploitation seront établis à forfait par rapport aux recettes brutes réalisées. Les coefficients diminuent à mesure que les recettes kilométriques augmentent.

On trouvera dans la deuxième partie du chapitre XVIII les barêmes qui servent pour la fixation des frais d'exploitation, et nous nous bornons à donner ici un exemple caractéristique du calcul de garantie. Si la recette brute n'atteint pas un chiffre minimum, la dépense est fixée forfaitairement à un certain chiffre ; puis, à mesure que la recette croît, on la multiplie par un coefficient qui s'abaisse progressivement à 50 $^0/_0$ de la recette brute pour des recettes supérieures à 20.000 francs par kilomètre. Tant que la recette brute reste au-dessous du minimum, les Compagnies ne sont tenues à faire circuler qu'un seul train par jour, et la garantie de l'Etat doit couvrir toutes les charges du capital d'établissement. Enfin une autre particularité des conventions algériennes est que, pour la détermination de la garantie, on applique au capital le taux forfaitaire inscrit dans les conventions au lieu de prendre le taux réel des emprunts.

La Compagnie Franco-Algérienne se distingue beaucoup des autres Compagnies algériennes. Fondée en vertu d'un décret du 29 avril 1874, elle ne reçut alors de l'Etat ni subvention, ni garantie.

Les concessionnaires prirent l'engagement de construire à leurs risques et périls un chemin de fer du port d'Arzew, près d'Oran, à Saïda ; ils obtinrent, en échange, le privilège exclusif de l'exploitation de l'alfa pendant quatre-vingt-dix-neuf ans, sur une surface de 300.000 hectares. La Compagnie était

tenue de payer à l'Etat un droit d'exportation de 0 fr. 15 par tonne d'alfa sec exporté jusqu'à 100.000 tonnes, et de 0 fr. 25 pour chaque tonne excédant.

Plus tard, une convention du 12 juillet 1883, approuvée par la loi du 3 juillet 1884, a donné à cette Compagnie la concession pour quatre-vingt-dix-neuf ans d'une ligne d'intérêt général de Aïn-Thisy à Mascara, et l'Etat a garanti pendant la durée de la concession un revenu net annuel de 5 °/₀ (amortissement compris), sur le montant des dépenses de premier établissement jusqu'à concurrence d'un maximum de 1.500.000 francs (la même garantie applicable aux travaux complémentaires jusqu'à concurrence d'un maximum de 100.000 francs).

La loi du 28 juillet 1885 a incorporé au réseau de cette Compagnie la ligne Modzbah-Mecheria, longue de 114 kilomètres, que l'Etat avait construite comme ligne stratégique.

Parmi tous les réseaux algériens, un seul (celui qui est concédé à la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée) ne demande à l'Etat qu'une garantie très réduite; même, en 1885 et 1886, il a pu faire quelques remboursements. Il faut tenir compte de ce fait que l'Etat, pour la construction de ces lignes, a accordé une subvention considérable, s'élevant à la moitié de l'estimation primitive des frais de premier établissement, qui a été dépassée de 5 millions; le capital d'établissement garanti se trouve donc réduit à la moitié du capital d'établissement réel.

Les résultats d'exploitation du réseau algérien de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée sont les suivants, de 1884 à 1898.

ANNÉES	RECETTES BRUTES	FRAIS D'EXPLOITATION	PRODUIT NET
	francs	francs	francs
1884	8.601.000	5.013.000	3.588.000
1885	10.095.000	5.515.000	4 580.000
1886	10.086.000	5.550.000	4.536.000
1887	9.073.000	5.146.000	3.927.000
1888	9.029.000	5.335.000	3.694.000
1889	8.731.000	5.152.000	3.579.000
1890	10.037.000	6.039.000	3.998.000
1891	9.824.000	6.218.000	3.606.000
1892	9.241.000	6.061.000	3.180.000
1893	8.124.000	5.510.000	2.614.000
1894	8.800.000	5.454.000	3.346.000
1895	8.895.000	4.922.000	3.973.000
1896	8.246.000	5.085.000	3.161.000
1897	8.264.000	5.162.000	3.102.000
1898	9.276.000	5.500.000	3.776.000

RÉSULTATS D'EXPLOITATION DES LIGNES ALGÉRIENNES GARANTIES.

COMPAGNIES		1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
Est-Algérien :	Longueur moyenne (*kilom.*)	684	848	897	898	898	898	898	898	898	898	898
	Recettes (*milliers de francs*).	4.212	5.233	6.696	6.829	7.018	5 967	6.087	6.245	5.544	5.814	6.156
	Frais d'exploitation........	5.014	5.569	6.630	6.180	6.072	5.957	5.806	5.994	5.727	5.668	5.570
	Produit net (+ —).........	— 802	— 336	+ 66	+ 649	+ 946	+ 10	+ 281	+ 251	— 183	+ 146	+ 586
Bône-Guelma[1] :	Longueur moyenne (*kilom.*)	607	656	656	656	656	656	661	661	661	661	661
	Recettes (*milliers de francs*).	2.799	3.293	4.448	5.024	4.502	3.678	4.429	5.619	5.365	5.529	5.917
	Frais d'exploitation........	3.904	4.200	4.273	5.106	5.055	4.985	4.708	4.937	4.952	5.002	5.077
	Produit net (+ —).........	— 1.105	— 907	+ 175	— 82	— 553	— 1.307	— 279	+ 682	+ 412	+ 527	+ 840
Ouest-Algérien :	Longueur moyenne (*kilom.*)	299	272	290	326	339	379	379	379	379	379	379
	Recettes (*milliers de francs*).	2.599	2.319	2.472	2.777	3.119	2.954	3.132	3.364	3.312	3.027	3.354
	Frais d'exploitation........	1.769	1.784	1.865	2.439	2.688	2.767	2.613	2.619	2.584	2.514	2.561
	Produit net (+ —).........	+ 830	+ 535	+ 607	+ 338	+ 431	+ 187	+ 519	+ 745	+ 728	+ 513	+ 793
Cie Franco-Algérienne[2] :	Longueur moyenne (*kilom.*)	299	430	449	449	450	454	454	454	454	454	454
	Recettes (*milliers de francs*).	557	915	996	1.028	970	908	1.008	1.056	1.100	1.043	1.288
	Frais d'exploitation........	1.372	1.748	1.836	2.143	2.088	2.142	2.023	2.077	2.076	2.049	2.060
	Produit net (+ —).........	— 815	— 833	— 840	— 1.115	— 1.118	— 1.234	— 1.015	— 1.021	— 976	— 1.006	+ 772
ENSEMBLE :	Longueur moyenne (*kilom.*)	1.849	2.206	2.292	2.329	2.343	2.387	2.392	2.392	2.392	2.392	2.392
	Recettes (*milliers de francs*).	10.167	11.760	14.612	15.658	15.609	13.507	14.656	16.284	15.321	15.413	16.715
	Frais d'exploitation........	12.059	13.301	14.604	15.868	15.903	15.851	15.150	15.627	15.339	15.233	15.268
	Produit net (+ —).........	— 1.892	— 1.541	+ 8	— 210	— 294	— 2.344	— 494	+ 657	— 19	+ 180	+ 1.447

1. Y compris les 220 kilomètres de Tunisie.
2. Non compris les 214 kilomètres de la ligne non garantie d'Arzew à Saïda, mais y compris les 138 kilomètres de la ligne de Méchéria.

Garantie pour les lignes algériennes et tunisiennes depuis 1872.

ANNÉES	COMPAGNIE P.-L.-M.	BONE-GUELMA ALGÉRIE	EST-ALGÉRIEN	OUEST-ALGÉRIEN	COMPAGNIE FRANCO-ALGÉRIENNE	ENSEMBLE	BONE-GUELMA TUNISIE	TOTAL
	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs
1872	4.000.000	—	—	—	—	4.000.000	—	4.000.000
1873	3.231.000	—	—	—	—	3.231.000	—	3.231.000
1874	2.456.000	—	—	—	—	2.456 000	—	2.456.000
1875	2.527.000	—	—	—	—	2.527.000	—	2.527.000
1876	1.897.000	—	—	—	—	1.897.000	—	1.897.000
1877	3.081.000	685.000	—	—	—	3.766 000	—	3.766.000
1878	3.010.000	805.000	—	—	—	3.815.000	360.000	4.175.000
1879	1.988.000	1.805.000	1.069.000	—	—	4.862.000	1.331.000	6.193.000
1880	1.269.000	2.411.000	1.888.000	400.000 (2)	—	5.968.000	2.843.000	8.811.000
1881	1.356.000	2.684.000	1.464.000	35.000	—	5.539.000	2.654.000	8.193.000
1882	800.000	3.486.000	1.683.000	(+ 60.000) (1)	—	5.969.000	2.737.000	8.706.000
1883	1.133.000	3.407.000	3.687.000	117.000	—	8.344.000	2.653.000	10.997.000
1884	530.000	4.119.000	3.360.000	432.000	—	8.441.000	2.913.000	11.354.000
1885	(+ 470.000) (1)	4.849.000	2.529.000	1.054.000	95.000	8.527.000	2.903.000	11.430.000
1886	(+ 369.000) (1)	5.068.000	4.638.000	1.440.000	463.000	11.609.000	2.781.000	14.390.000
1887	250.000	4.957.000	7.633.000	1.530.000	686.000	15.056.000	2.818.000	17.874.000
1888	547.000	6.139.000	8.464.000	1.607.000	1.533.000	18.290.000	3.068.000	21.358.000
1889	828.000	6.269.000	10.373.000	2.160.000	2.476.000	22.106.000	3.067.000	25.173.000
1890	2.000	5.685.000	9.364.000	2.335.000	2.577.000	19.963.000	2.638.000	22.601.000
1891	632.000	5.538.000	9.348.000	2.545.000	2.676.000	20.739.000	2.171.000	22.910.000
1892	820.000	5.812.000	9.054.000	3.088.000	2.711.000	21.485.000	2.368.000	23.853.000
1893	1.386.000	6.268.000	9.994.000	3.729.000	2.846.000	24.223.000	2.655.000	26.878.000
TOTAL au 31 déc. 1894.	31.743.000	69.987.000	84.548.000	20.472.000	16.063.000	222.813.000	39.960.000	262.773.000
1894	**654.000**	**5.746.000**	**9.970.000**	**3.723.000**	**2.540.000**	**22.633.000**	**2.456.000**	**25.089.000**
1895	**277.000**	**5.463.000**	**9.900.000**	**3.289.000**	**2.590.000**	**21.519.000**	**1.971.000**	**23.490.000**
1896	**1.085.000**	**5.460.000**	**10.492.000**	**3.409.000**	**2.545.000**	**22.991.000**	**2.183.000**	**25.174.000**
1897	**1.203.000**	**5.310.000**	**10.241.000**	**3.585.000**	**2.580.000**	**22.919.000**	**2.183.000**	**25.102.000**
1898	**454.000**	**5.150.000**	**10.081.000**	**3.397.000**	**2.393.000**	**21.475.000**	**2.094.000**	**23.569.000**
TOTAL GÉNÉRAL...	35.416.000	97.116.000	135.232.000	37.875.000	28.711.000	334.350.000	50.847.000	385.197.000

1. Remboursement. 2. En vertu de la convention du 8 mai 1881, ce chiffre comprend la garantie de plusieurs années.

SITUATION DE LA DETTE DE GARANTIE DES LIGNES ALGÉRIENNES ET TUNISIENNES

A LA FIN DE 1894.

COMPAGNIES	AVANCES			REMBOURSEMENTS (à déduire)	DETTE des COMPAGNIES
	CAPITAL	INTÉRÊTS	TOTAL		
	francs	francs	francs	francs	francs
P.-L.-M. algérien.....	31.044.918	18.319.793	49.364.711	1.226.343	48.138.368
Bône-Guelma(Algérie)	71.715.652	16.462.927	88.178.579	91.875	88.086.704
Est-Algérien.........	83.230.317	14.378 523	97.608.840	131.944	97 476.896
Ouest-Algérien	20.499.242	3.158.614	23.657.856	244.938	23.412.918
Franco-Algérien......	14.550.715	2.060.115	16.610.830	»	16.610.830
Ensemble.......	221.040.844	54.379.972	275.420.816	1.695.100	273.725.716
Bône-Guelma(Tunisie)	40.152.343	12.606.986	52.759.329	8	52.759.321
Total.........	261.193.187	66.986.958	328.180.145	1.695.108	326.485.037
A la fin de 1898.					
P.-L.-M. algérien.....	33.719.422,51	23.477.584,02	57.197.006,53	1.261.291,35	55.935 715,18
Bône-Guelma(Algérie)	93.414.487,88	28.546.567,49	121.961.055,37	110.526,28	121.850.529,09
Est-Algérien	123.566.461,38	30.462.852,94	154.029.314,32	139.719,25	153.889.595,07
Ouest-Algérien	34.045.434,19	7.405.643,14	41.451.077,33	354.605,20	41.096.472,13
Franco-Algérien.	25.545.451,38	5.312.304,21	30.857.755,59	»	30.857.755,59
Ensemble.......	310.291.257,34	95.204.951,80	405.496.209,14	1.866.142,08	403.630.067,06
Bône-Guelma(Tunisie)	49.240.886,26	19.818.227,19	69.059.113,45	8,32	69.059.105,13
Total.	359.532.143,60	115.023.178,99	474.555.322,59	1.866.150,40	472.689.172,19

D'après ces résultats, on peut considérer comme purement théorique le droit de l'Etat au recouvrement des avances de garantie qu'il a dû faire aux Compagnies algériennes; il semble impossible de compter sur un remboursement, étant donnée la situation actuelle de ces réseaux[1].

1. **Note du Traducteur.** — Bien plus, la situation s'aggrave de jour en jour. De 1894 à 1898, la dette a augmenté de 146 millions, soit de 50 %.

En 1893, des projets de revision des conventions passées avec les Compagnies Bône-Guelma et Est-Algérien furent préparés ; mais ces tentatives d'amélioration, si conformes aux intérêts du Trésor, n'eurent aucune suite.

A côté des lignes dont nous venons de parler, il y a, en Algérie et en Tunisie, un certain nombre de lignes qui ne jouissent pas de la garantie de l'Etat.

I. — En Tunisie[1], c'est la ligne d'intérêt général de Bizerte, concédée et exploitée par la Compagnie Bône-Guelma : longueur totale, 73 kilomètres ; capital de premier établissement, 1.996.495 francs (soit 27.349 francs par kilomètre), fourni par le Gouvernement beylical.

En 1894, avec la seule exploitation d'une douzaine de kilomètres :

	Francs.
Les recettes ont atteint	4.531.980
Les dépenses d'exploitation ayant été de	4.245.703
L'excédent ressort à	286.277

soit, par kilomètre, 425 francs, que ne contrebalançait, pour la Compagnie, aucune charge de capital[2].

II. — En Algérie, il existe un chemin de fer à voie normale exploité depuis 1864 et allant de Bône aux mines de fer magnétique de Mokta-el-Hadid. Cette ligne, concédée d'abord comme chemin de fer industriel, a été déclarée d'intérêt général par décret du 12 février 1865. Le capital d'établissement a été entièrement fourni par la Compagnie minière.

1. **Note du Traducteur.** — En 1898, la ligne de Tunis à la Goulette, précédemment exploitée par une Compagnie italienne, a été rachetée par la Compagnie Bône-Guelma qui a, ainsi, dans sa main toutes les lignes de la Tunisie, depuis le 26 octobre 1898.

2. **Note du Traducteur.** — Une loi du 12 août 1894 a approuvé deux conventions passées avec le Gouvernement tunisien pour la construction et l'exploitation d'un nouveau réseau de 423 kilomètres :

Djedeida à Bizerte	73 kilom.	Sousse à Kairouan	49 kilom.
Tunis à Sousse	254 —	Sousse à Moknine	47 —

Aucune garantie n'est accordée par le Gouvernement français. A la fin de 1897, 327 kilomètres étaient déjà en exploitation et 411 à la fin de 1898.

	1897	1898
Dépenses de construction totales (francs)	17.073.930	27.353.965
— — kilométriques (francs)	52.535	66.555
Longueur moyenne exploitée (kilomètres)	274	362
Recettes totales (francs)	713.460	1.238.790
Dépenses (francs)	613.761	952.054
Produit net (francs)	96.699	286.736
Coefficient d'exploitation	86 0/0	77 0/0

III. — Deux lignes industrielles à voie étroite se trouvent en exploitation en Algérie :

L'une, des salines du Lac Salé d'Arzew au port d'Arzew (longueur : 21 kilomètres) ;

L'autre, des usines de Kef-oum-Théboul à l'embouchure de la Messida (7 kilomètres).

Les statistiques ne donnent aucun renseignement sur leur exploitation.

IV. — Une Compagnie dénommée « Société anonyme des chemins de fer sur routes d'Algérie[1] » n'avait en exploitation, à la fin de 1894, sur un réseau de 177 kilomètres (concession du 16 janvier 1892), qu'une ligne de 19 kilomètres de El-Affroun à Marengo, dans le département d'Alger.

Enfin, en Algérie, on comptait encore 381 kilomètres classés.

Il reste à dire quelques mots des lignes de chemins de fer situées dans les colonies françaises.

I. — Le chemin de fer de l'île et du port de la Réunion (126 kilomètres). A la suite de la faillite et de la déchéance de la Compagnie concessionnaire, l'Etat a dû assurer l'exploitation de la ligne ; les frais sont à peine couverts, et le Trésor doit payer, chaque année, aux obligataires une somme de 2.500.000 francs qui leur avait été autrefois garantie.

II. — Le chemin de fer du Sénégal, de Dakar à Saint-Louis (264 kilomètres), pour l'établissement duquel l'Etat a dû fournir une subvention de 12.500.000 francs, c'est-à-dire les trois quarts des frais de premier établissement, et garantir un revenu de 6 % au dernier quart. Le chemin de fer, qui a été très mal construit, n'arrive même pas à couvrir ses dépenses d'exploitation et d'entretien.

III. — Le « chemin de fer du Soudan », de Kayes et Médine et à Bafoulabé (130 kilomètres), construit par l'Etat et exploité par lui.

Par contre, en Asie, les lignes de Saïgon à Mytho et le chemin de fer de Langson ont été construits et exploités pour le compte de l'Administration indo-chinoise.

	EN 1894.
Capital d'établissement total..........	4.201.000 francs
Capital d'établissement kilométrique..	127.575 —
Recettes..........................	62.114 —
Dépenses..........................	163.782 —

Revenons maintenant à l'influence exercée directement sur le budget par l'exploitation de l'ensemble des lignes françaises : la totalité des avances de garantie, y compris les soldes qui ont dû être payées pour les règlements définitifs de comptes des années précédentes, a figuré aux budgets de 1894 et 1895 pour les sommes indiquées au tableau de la page 392.

1. **Note du Traducteur.** — Au 31 décembre 1897, la Société, rétrocessionnaire pour les deux lignes Saint-Eugène à Rovigo (44 kilomètres) et El-Affroun à Marengo (19 kilomètres), et concessionnaire pour les deux lignes Dellys à Boghni (70 kilomètres) et Alger à Coléah (44 kilomètres), avait en exploitation 95 kilomètres sur un ensemble de 177 kilomètres.

GARANTIES DES COMPAGNIES	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900
	francs	francs	francs	francs	francs	francs	Projet de budget francs
Garantie d'intérêts aux chemins de fer français[1]......	86.800.000	96.800.000	78.301.000	52.704.000	24.454.000	20.000.000	20.000.000 (a)
Garantie d'intérêts aux chemins de fer tunisiens[2].....	2.200.000	2.299.000	2.500.000	2.100.000	2.200.000	2.200.000	2.200.000
Garantie d'intérêts aux chemins de fer algériens[3]... .	23.032.000	23.000.000	22.500.000	22.000.000	22.000.000	22.000.000	21 000.000 (b)
TOTAL POUR LES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL......	112.032 000	122.099.000	103.301.000	76.804.000	48.654.000	44.200.000	43.200.000
Garantie d'intérêts aux chemins de fer d'intérêt local[4]..	2.700.000	3.000.000	3.100.000	3.100.000	3.270.000	4.750.000	4.750.000
Garantie d'intérêts aux entreprises de tramways[5]....	650.000	850.000	900.000	922.000	1.100.000		
Garantie d'intérêts aux entreprises de tramways en Algérie[6]......................................	»	11.000	16.000	16.000	42.000	31 000	31.000
TOTAL GÉNÉRAL DE LA GARANTIE.......	115.382.000	125.960.000	107.317.000	80.842.000	53.066.000	48.981.000	47.981.000

Note du Traducteur. — Disposition des chapitres budgétaires :

1. Chapitres :	2. Chapitres :	3. Chapitres :	4. Chapitres :	5. Chapitres :	6. Chapitres :
49 en 1894	54 en 1894	9 État B en 1894	50 en 1894	51 en 1894	12 État B en 1895
50 en 1895	55 en 1895	11 État B en 1895	51 en 1895	52 en 1895	10 État B en 1896
46 en 1896	50 en 1896	9 État B en 1896	40 en 1896	49 en 1896	10 État B en 1897
43 en 1897	46 en 1897	9 État B en 1897	44 en 1897	45 en 1897	2 État B en 1898
45 en 1898	48 en 1898	1 État B en 1898	46 en 1898	47 en 1898	2 État B en 1899
47 en 1899	49 en 1899	1 État B en 1899	48 en 1899	48 en 1899	2 État B en 1900
47 en 1900	49 en 1900	1 État B en 1900	48 en 1900	48 en 1900	

Depuis 1899 on a groupé dans un seul chapitre : Subventions annuelles aux entreprises de chemins de fer d'intérêt local, de tramways et d'automobiles.

a) Ramené à 17.000.000 par le Rapporteur général du budget de 1900.
b) Ramené à 20.000.000 par le Rapporteur général du budget de 1900.

La plus grande partie de ces sommes représente seulement des acomptes fixés le plus souvent à 85 $^{0}/_{0}$ des demandes de garantie résultant des comptes provisoires des Compagnies.

Cela se comprend facilement : en effet, lorsqu'on vote le budget, on ne connaît encore, en fait de résultats de l'exploitation des voies ferrées, que ceux de quelques mois. Aussi arrive-t-il fort souvent que les chiffres réels sont très différents des évaluations.

C'est ainsi qu'en établissant le budget de 1893 on avait arrêté la garantie à payer pour l'année de l'exploitation 1892 à un chiffre trop faible de 23.700.000 francs[1]. Il a donc fallu, dans le budget de 1894, rectifier cette évaluation.

Ces crédits de garantie étaient autrefois inscrits au budget extraordinaire. Mais, lorsqu'on se rendit compte que, contrairement aux prévisions, le montant de la garantie avait augmenté, non seulement par suite de la charge des travaux neufs, mais aussi par les déficits d'exploitation des années 1884 à 1887, il fallut trouver un expédient.

On se préoccupait alors beaucoup de supprimer le budget extraordinaire, et on ne pouvait pas songer à recourir aux ressources du budget ordinaire. On adopta une fiction : la « Caisse des garanties de chemins de fer ».

Cette caisse créancière était autorisée à se créer des ressources en négociant des obligations à court terme. Créée par l'article 14 de la loi de finances du 18 août 1885, elle commença à fonctionner en 1886; mais ce ne fut pas une modification bien profonde de l'ancien état de choses. Après comme avant, les avances de garantie furent payées au moyen d'emprunts, dont le service financier restait à la charge du budget ordinaire de l'Etat. Cette caisse n'aurait offert d'intérêt que si les Compagnies avaient opéré des remboursements importants, et nous avons déjà dit que, depuis 1891, elle n'effectuait plus les paiements de garantie au moyen des obligations à court terme.

Il nous faut insister sur ce point que, sur les 122.099.000 francs demandés en 1894, à titre de garantie, par les chemins de fer d'intérêt général, 25.299.000 francs, soit 21 $^{0}/_{0}$, concernent les chemins de fer algériens et tunisiens; et, comme l'idée qui a présidé à la création de ces lignes est complètement différente de celles que l'on a toujours suivies pour les lignes de la Métropole, il convient de déduire ces 25.299.000 francs avant d'examiner la politique financière en matière de chemins de fer.

Quant aux travaux à entreprendre en vertu des conventions de 1883, sur les lignes d'Orléans et du Midi, l'infrastructure doit être faite par les ingénieurs de l'Etat, et la superstructure par les Compagnies. Mais les autres réseaux ont à établir eux-mêmes l'infrastructure et la superstructure.

Ce sont les ingénieurs de ces Compagnies qui dirigent les travaux et les agents de l'Etat les contrôlent de diverses façons. Les Compagnies présentent d'abord les devis des frais qui constituent des maxima que l'on ne

1. C'est-à-dire 85 $^{0}/_{0}$ des 34.383.000 francs, qui fut le chiffre exact de l'accroissement de garantie à payer.

2. Voir plus haut, page 334.

doit pas dépasser. Ces devis, après avoir été examinés par des ingénieurs du contrôle des chemins de fer, sont approuvés par le Conseil général les Ponts et Chaussées.

L'exécution des travaux est ensuite surveillée par d'autres ingénieurs du contrôle au point de vue de l'application stricte des dispositions approuvées et de la bonne façon[1]. Après l'achèvement des travaux, la réception en est faite par une Commission, ordinairement présidée par un inspecteur général des Ponts et Chaussées, qui dresse un procès-verbal de réception de la ligne. L'ouverture à l'exploitation est ensuite autorisée.

Le contrôle de la construction avait été, jusque dans ces derniers temps, séparé du contrôle de l'exploitation; mais le décret du 20 mai 1893 les a fusionnés.

Nous avons terminé la première partie de notre travail, qui avait pour objet l'histoire de la création du réseau français et, en même temps, l'histoire de la politique suivie en France en matière de chemins de fer.

Avant de réunir dans un tableau d'ensemble les principes fondamentaux de cette politique, qui permettront de la juger définitivement dans son essence, il nous faut, dans la seconde partie de notre ouvrage, soumettre à une analyse minutieuse les différents aspects de cette politique qui, jusqu'ici, dans l'enchaînement du récit chronologique, ont été observés d'après l'importance que leur donnaient les circonstances et selon leur influence immédiate sur le trafic.

Après avoir suivi les chemins de fer depuis leur naissance et au fur et à mesure de leur développement continu, il reste à décrire leur situation actuelle, telle qu'elle apparaît à celui qui regarde avec un peu de recul, qui, connaissant le résultat final, suit les transformations successives et se trouve, par conséquent, disposé à apprécier le progrès obtenu autrement que ne peuvent le faire ceux qui ont coopéré à ces transformations.

On a une preuve frappante de cette variation de jugement en examinant la manière dont le Gouvernement, comme le Parlement et les Compagnies, jugeait la garantie d'intérêts à l'époque de la conclusion des conventions de 1883, et comment, au bout de dix ans, on apprécie cette même question qui présente une si grande importance.

En définitive, plusieurs causes ont successivement créé la situation actuelle depuis l'apparition du *Grand Programme* jusqu'aux conventions de 1883 :

Tout d'abord, l'obligation de livrer à l'exploitation de nombreuses lignes concédées avant ou après la guerre de 1870, que les Compagnies concessionnaires, créées avec trop de précipitation, étaient impuissantes à construire. Le concours de l'Etat n'était à l'origine qu'un acte de bienveillance, d'assistance pour des capitaux compromis. Mais les passions politiques transformèrent cet acte de sollicitude et voulurent introduire un système nouveau de chemins de fer. Cette dualité entre la manière de réglementer le réseau d'Etat et les intentions de ceux qui l'ont conçu amena cette lutte politique dans laquelle les partisans du rachat parurent un moment avoir la majorité;

1. *Décret ministériel* du 22 octobre 1885.

mais plus tard, ils furent mis en échec, après avoir soulevé l'opinion publique qui n'avait jamais partagé leurs vues. La création du réseau de l'Etat aurait donc retrouvé sa véritable raison d'être, et les chemins de fer français auraient paisiblement continué leur marche progressive, si le Gouvernement n'avait pas en même temps inauguré le *Grand Programme*.

En créant ce *Programme*, l'Administration n'avait qu'un but : diriger le mouvement créé par le désir de posséder de nouveaux chemins de fer.

En face de toutes les réclamations, le Gouvernement prenait position avec d'autant plus d'entrain que, convaincu de la prospérité croissante du pays, il était absolument persuadé d'avoir en main tous les moyens pour exécuter ces travaux [1]. Cependant le ministère Gambetta tomba avant qu'on eût fait dans le *Programme* les remaniements absolument nécessaires et qu'on eût limité les différentes parties ; néanmoins, le *Programme* subsista. Les départements et les communes avaient tous escompté les chemins de fer que l'Etat était désormais obligé de construire. Les traites que l'Etat devait ainsi payer étaient, contrairement aux intentions premières, *à vue*, au lieu d'être *à terme*.

L'argent pouvait manquer pour la construction de ces tronçons épars ; avec l'exploitation, l'ère des difficultés commencerait ; et ces difficultés doubleraient, s'il y avait un revirement de la situation financière.

Si le *Grand Programme* fut adopté avec enthousiasme par la majorité, c'est que quelques-uns en tirèrent un profit personnel et que les partisans du rachat croyaient que cela précipiterait la réalisation de leurs désirs. Mais les difficultés pratiques apparurent très vite, et on dut se préoccuper d'exécuter le *Grand Programme*, et pour cela il fallait : soit racheter les grands

1. C'étaient absolument l'intention et l'idée des auteurs du *Grand Programme*. Ce qui le prouve d'une façon indiscutable, c'est la lettre de M. Léon Say, citée par M. Gomel : *Le projet de budget de l'exercice* 1892 (*Journal des Economistes*, 1891, vol. II, p. 4).

Dans un discours prononcé par M. Léon Say à la Chambre des députés, le 26 juillet 1882, M. Léon Say, appréciant le plan des grands travaux publics, s'était exprimé en ces termes : « Je vous assure que mes souvenirs ne sont mêlés d'aucun regret, quand je songe aux résultats de cette conférence tenue pendant une nuit du mois de janvier 1878, dans laquelle M. de Freycinet, M. Gambetta et moi, avons posé les bases du plan de travaux publics qui devait être soumis plus tard aux Chambres. »

On aurait pu se demander, seulement, si quelque erreur typographique ne s'était pas glissée dans la reproduction des paroles de M. Léon Say. En effet, le rapport de M. de Freycinet sur le programme des chemins de fer a paru au *Journal officiel* du 3 janvier 1878, et ce rapport est daté du 2 janvier. La nuit historique dont il s'agit eût-elle donc été celle du 1er au 2 janvier 1878 ? M. Léon Say, à qui ce doute fut soumis, adressa à M. Gomel la réponse suivante qui trancha définitivement ce point intéressant d'histoire.

Paris, 19 mars 1891.

MON CHER COLLÈGUE,

C'est bien le 8 janvier, à dix heures du soir, que s'est ouverte la conversation que nous avons eue, Gambetta, Freycinet et moi, dans les bureaux de *la République française*, sur le plan Freycinet.

Il n'y a aucune contradiction entre cette conférence du 8 et le rapport du 3 qui a pour objet la nomination des Commissions régionales de classement.

En constituant le Ministère, nous avons arrêté notre Programme, qui comprenait une grande extension donnée aux travaux publics : voilà le point de départ.

Nous avons voulu arrêter les déclarations successives, faites sans plan, d'utilité publique, provoquées par les députés ; de là, les Commissions régionales et le classement, second acte.

Enfin il a fallu prendre un parti sur l'usage qu'on ferait du classement ; de là, la conférence du 8, qui a abouti à notre accord sur le plan de travaux, en importance, en délais d'exécution, en créations de ressources.

Votre bien dévoué,

LÉON SAY.

réseaux et leur juxtaposer les lignes nouvelles, soit confier l'exécution des travaux aux grandes Compagnies, en acceptant toutes leurs exigences. Dans le premier cas, les départements réclameraient immédiatement la construction des lignes promises et demanderaient des réductions de tarifs, etc.; dans l'autre cas, les nouvelles conventions donneraient peut-être le moyen de corriger les erreurs commises dans les traités antérieurement faits avec trop de précipitation.

Pour ces raisons, les chefs du Gouvernement étaient disposés à reprendre les négociations avec les grandes Compagnies; le changement de la situation financière[1] acheva de les y décider. De plus, comme les partisans du rachat, après s'être quelque temps targués d'avoir derrière eux l'opinion publique, s'étaient aperçus qu'elle ne les suivait pas, ils se montraient également disposés à apporter leur concours pour sauver les finances de l'Etat en approuvant les nouvelles conventions.

Grâce aux nouveaux traités, l'Etat voyait ses charges allégées. Le budget de l'Etat n'avait plus à s'occuper des déficits de l'exploitation des nouvelles lignes tant que durerait la période de construction. Plus tard, ces déficits noyés dans le compte unique d'exploitation, ne pourraient imposer qu'une garantie d'intérêts, dont le chiffre peu élevé ne grèverait pas beaucoup le Trésor. C'était alors l'opinion générale (nous le montrerons ailleurs, avec preuves à l'appui).

A cette époque, d'après les résultats de l'exploitation, pendant les dernières années de la période décennale 1870-1880 et au début de la période suivante, on avait pu admettre avec assez de raison que les chemins de fer pourraient continuer, grâce au produit net, le remboursement déjà commencé de l'ancienne dette de garantie, à l'exception peut-être des réseaux de l'Est et de l'Ouest. On prolongea donc, pour ces derniers, la durée de la garantie, tout en supposant qu'ils n'y feraient pas appel jusqu'à cette date. On ne supposait pas que la garantie pût atteindre un chiffre élevé pendant la période de construction. Après l'achèvement des travaux, on croyait que l'augmentation du trafic viendrait, en quelque sorte, compenser les charges nouvelles résultant de l'augmentation des dépenses des lignes neuves. **Lors de la conclusion des conventions de 1883, tout le monde croyait que le point capital pour l'Etat était bien plutôt l'allègement des charges de construction et l'augmentation de la participation ultérieure aux bénéfices que les stipulations et les dispositions concernant la garantie. Dans l'intérêt du crédit des Compagnies et pour leurs créanciers, cette question de la garantie n'était pas négligeable, mais elle ne paraissait pas présenter une grande importance financière pour l'Etat.**

Cette opinion ne devait pas être exacte, car les remboursements de l'ancienne dette de garantie exigèrent des Compagnies de nouveaux emprunts, dont les intérêts et l'amortissement vinrent encore augmenter la charge de la garantie. Néanmoins, l'Etat était sorti de sa situation périlleuse; il n'avait plus à faire des emprunts à jet continu pour la construction de lignes improductives, ni à couvrir le déficit d'exploitation de ces lignes.

1. On l'a vu au chapitre XIII.

De plus, le fardeau de la construction était singulièrement allégé, pour le Trésor, par les annuités calculées sur une longue période, par le remboursement de l'ancienne dette de garantie, par le mode de calcul des déficits de l'exploitation, qui ne pesaient plus sur le budget que sous forme d'avances portant intérêts.

Telles étaient alors les considérations qui déterminèrent le Gouvernement à conclure les nouvelles conventions et qui les faisaient accepter par le Parlement et même par les partisans du rachat général.

On trouvait également que les engagements écrits des Compagnies réglaient à la satisfaction générale, la question délicate des tarifs.

Les résultats, au point de vue de la garantie, ne justifièrent certainement pas les espérances ; il fut bientôt évident que de mauvaises années, de mauvaises récoltes, des crises industrielles amèneraient inévitablement un ralentissement du trafic. En outre, comme on l'avait prédit de différents côtés, les frais réels de construction des nouvelles lignes dépassèrent notablement les prévisions. Il en fut de même des déficits d'exploitation.

En face de cet accroissement de charges, on chercha, au moyen des conventions additionnelles de 1889-1892, à diminuer les sommes ajoutées au capital de construction, à clore les comptes de l'exploitation partielle et à construire des lignes à voie étroite. On continua néanmoins à suivre le *Grand Programme*.

Ce ne fut que devant les aggravations du déficit budgétaire qu'on ralentit les travaux et qu'on se décida à terminer les lignes commencées avant d'ouvrir de nouveaux chantiers.

Il est incontestable que la charge de la garantie est devenue fort lourde ; malgré ses oscillations annuelles, elle peut encore augmenter pendant quelque temps[1]. En France, beaucoup de personnages politiques très compétents se demandent si cette surcharge n'empêchera pas la réalisation d'une des idées fondamentales du régime français en matière de chemins de fer, c'est-à-dire l'amortissement, avant la fin des concessions, des dettes et des capitaux des Compagnies, y compris des avances de garantie, si cela n'arrête pas la restitution partielle, grâce au partage des bénéfices et des sommes versées par l'Etat pour les frais de premier établissement.

Pour pouvoir trancher cette question, il est nécessaire d'établir un calcul de probabilités dans lequel entreront tous les facteurs susceptibles de jouer ; mais, comme ces facteurs n'ont pas encore été tous analysés, nous en ferons une étude spéciale à la troisième partie du chapitre XVIII.

1. **Note du Traducteur.** — Cette prévision de M. de Kaufmann ne s'est pas réalisée : la majoration des recettes constatées depuis 1894, jointe à la gestion économique des Compagnies, a fait baisser considérablement les demandes de garantie. C'est ainsi que le crédit inscrit au budget pour les garanties est tombé de 96.800.000 en 1895 à 20 millions en 1900.

CHAPITRE XV.

LES PRESCRIPTIONS ADMINISTRATIVES. LES CAHIERS DES CHARGES.

Jusqu'ici, nous avons essayé de retracer l'histoire de la politique suivie en France en matière de chemins de fer. Nous avons exposé le développement du réseau français, en indiquant les opinions des partisans et des adversaires de cette politique. Cette méthode avait l'avantage de mettre sous les yeux du lecteur les documents, les textes, les théories qui révèlent l'opinion courante en France.

Mais un commentaire ou une compilation plus ou moins intelligente des ouvrages français ou étrangers est, en somme, un résumé qui a le défaut de n'être qu'un reflet d'opinions puisées çà et là; maintenant il faut faire entendre au lecteur la voix éloquente des faits.

Il nous reste donc à étudier, dans ses parties essentielles, l'organisme du système des chemins de fer français, tel qu'il a été et tel qu'il est aujourd'hui, quinze ans après la signature des grandes conventions de 1883.

Ce sera le but des derniers chapitres de cet ouvrage ; à ce propos, nous rappellerons encore une fois que nous avons négligé complètement le côté technique pour ne considérer les chemins de fer qu'au point de vue économique.

Nous passerons donc tout d'abord en revue les dispositions administratives qui délimitent les obligations et les droits de l'Etat vis-à-vis des entrepreneurs et des sociétés, qui ne sont pas seulement des agents de transports, mais qui exécutent un service public.

Nous étudierons les droits de l'Etat en matière de tarifs, puis le réseau de l'Etat considéré comme domaine.

Ensuite, et ce sera le point essentiel de cet ouvrage, nous examinerons les résultats pratiques du système français, aussi bien pour les Compagnies que pour l'Etat.

Nous nous occuperons en dernier lieu du régime des subventions sous toutes les formes, de la réglementation du partage éventuel des bénéfices et, enfin, de la garantie d'intérêts, cette pierre angulaire de l'édifice.

L'ensemble de ces trois facteurs constitue le squelette du régime français, l'ossature de son organisme.

Pour terminer, nous jetterons un coup d'œil sur la question de la navigation intérieure et nous comparerons le système français au système allemand.

Rappelons tout d'abord les prescriptions légales en matière de chemins de fer. Elles sont assez restreintes. Nous citerons notamment :

Les articles 96 à 108 du Code de commerce, la loi sur la police des chemins de fer du 15 juin 1845, l'ordonnance du 15 novembre 1846 portant règlement sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer, enfin le cahier des charges.

Nous mentionnerons également certaines stipulations des conventions et un grand nombre de lois de finances, d'ordonnances et de décisions ministérielles.

Auparavant, il convient d'expliquer brièvement de quelle manière est organisée l'administration intérieure des Compagnies.

Le réseau de l'Etat, exploité à titre provisoire [1], constitue une administration indépendante placée sous l'autorité du Ministre des Travaux publics. A sa tête, par analogie avec les grandes Compagnies, il y a un Conseil d'administration de neuf membres qui sont nommés par le Président de la République ; le pouvoir effectif est aux mains de la Direction des chemins de fer de l'Etat [2].

A la tête des grandes Compagnies se trouve un Conseil d'administration élu par l'Assemblée générale des actionnaires, parmi les plus importants d'entre eux. Un directeur a la haute main sur toute la gestion de la Compagnie ; les services séparés sont au nombre de trois :

1° Service central ;

2° Service de la construction ;

3° Service de l'exploitation, qui comprend trois subdivisions :

- *a*) Entretien et surveillance de la voie ;
- *b*) Matériel roulant, traction, outillage, ateliers ;
- *c*) Trafic.

Le contrôle de l'Etat sur les chemins de fer est exercé par le Ministre des Travaux publics qui dirige des services de contrôle placés auprès des grandes Compagnies et organisés par les décrets des 20 juillet 1886 et 20 mai 1893.

Ce pouvoir de surveillance est très étendu ; cela s'explique par l'impor-

1. Le 5 décembre 1895, le Ministre des Travaux publics réorganisa l'Administration des chemins de fer de l'Etat. A côté du Directeur, il y a un Conseil de réseau. Aucun membre du Parlement ne fait partie de ce Conseil. Le Gouvernement déclarait qu'il y avait incompatibilité entre les mandats électifs et les fonctions d'administrateur des entreprises financières ou de chemins de fer. Il appliquait ainsi au réseau de l'Etat la disposition d'une proposition de loi sur laquelle la Chambre n'avait pas encore délibéré. (En ce qui concerne l'impossibilité du cumul d'un mandat électif et d'une situation dans les Compagnies de chemins de fer, voir chapitre XIII, page 274, et aussi remarque 1 de la même page.)

2. Sur la ligne Chartres-Orléans, considérée comme une ligne militaire, ce sont les officiers du génie qui, depuis le 28 février 1887, dirigent l'exploitation qui est assurée par des troupes d'un régiment du génie, dit *des chemins de fer*.

tance et la multiplicité des liens financiers qui exigent un contrôle minutieux des chemins de fer.

Les conventions de 1859 avaient non seulement stipulé que des délégués du Ministre des Finances devraient contrôler les frais de premier établissement du « nouveau réseau » et aussi, dans des cas déterminés, ceux de l'« ancien réseau » ; mais que les Compagnies auraient à présenter le compte annuel d'exploitation des deux réseaux.

Ce compte était soumis à l'examen d'une Commission instituée, pour chaque Compagnie, par le Ministre des Travaux publics, et composée d'un Conseiller d'Etat, président, et de six membres dont trois choisis par le Ministre des Finances. Avec le concours d'Inspecteurs des Finances, la Commission devait procéder à toutes les vérifications qu'elles jugeraient nécessaires.

La Compagnie était tenue de représenter les registres, pièces comptables, correspondances et tous autres documents que la Commission réclamerait, soit au siège central de la Compagnie, soit dans les gares, stations et bureaux de la ligne. La Commission adressait son rapport au Ministre des Travaux publics qui, après communication au Ministre des Finances, arrêtait les comptes d'une manière définitive. Les décisions des Ministres étaient susceptibles d'être attaquées devant le Conseil d'Etat statuant au contentieux [1].

A côté de ce contrôle général, il y avait encore, auprès de chaque Compagnie, un commissaire général [2], investi du droit de prendre connaissance de tous les documents.

Après les conventions de 1883, ce contrôle fut encore renforcé par un décret du 7 juin 1884, nommant quatre inspecteurs généraux chargés de contrôler, dans l'intérêt de l'Etat, la gestion des Compagnies et de veiller à l'observation des dispositions statutaires. Ces inspecteurs généraux du contrôle assistaient aux séances du Conseil d'administration, aux assemblées générales, et pouvaient présenter des observations sur les ordres du jour ; ils surveillaient toutes les dépenses, l'amortissement des actions et des obligations, le placement des fonds disponibles. Sur leur demande, le Conseil était convoqué autant de fois que cela leur paraissait utile, et les délibérations avaient lieu en leur présence. De plus, les Compagnies s'engageaient à faciliter de toutes manières leur contrôle [3].

1. Cette dernière réglementation est encore en vigueur.

2. Jusqu'en 1879, ce fonctionnaire porta le titre d'Inspecteur général des Chemins de fer. La réorganisation du contrôle entraîna la suppression des Inspecteurs généraux des chemins de fer, qui fut prononcée par décret du 20 juin 1879. Leurs attributions furent dévolues à l'Inspecteur général des Ponts et Chaussées, chef du contrôle.

3. Dans les rapports financiers si étroits qui existent entre le Gouvernement et les Compagnies, l'Etat doit avoir un droit de contrôle absolu, et pour ainsi dire illimité, sur les recettes et les dépenses des Compagnies ; ce contrôle est indispensable. Les Compagnies établissent les comptes ; le Gouvernement les fait vérifier successivement suivant des règles déterminées en détail. C'est ainsi qu'il existe des prescriptions spéciales pour le compte d'établissement ; on l'établit provisoirement au 1er janvier qui suit l'ouverture d'une ligne. On inscrit à ce compte toutes les dépenses de construction proprement dites, majorées des intérêts et de la prime d'amortissement, mais diminuées des recettes brutes. On y porte certaines autres dépenses spécialement énoncées dans les conventions, telles que les trois cinquièmes des frais d'entretien de la première année après l'ouverture de la ligne, les frais de travaux complémentaires ou d'agrandissements approuvés par l'Etat. Mais l'impu-

Plus tard, des décrets, en date des 20 juillet 1886 et 20 mai 1893, organisèrent et complétèrent le contrôle des différentes Compagnies ; on institua auprès de chacune d'elles une « Direction du Contrôle », à la tête de laquelle on mit un inspecteur général des Ponts et Chaussées. A côté fonctionne le « Comité du réseau », dont font partie un Inspecteur des Finances et les Ingénieurs chefs du contrôle de l'exploitation technique et de l'exploitation commerciale.

Le Comité, convoqué par son Président, se réunit au moins une fois par mois; on lui soumet les propositions de la Compagnie et les demandes du Ministre des Travaux publics. Il examine ensuite le budget que la Compagnie doit établir, chaque année, d'après les règles prescrites, et il adresse périodiquement un rapport au Ministre sur les résultats financiers de l'exploitation et sur toutes les questions techniques.

Au-dessous de ce Comité il y a un ingénieur en chef ayant dans ses attributions la surveillance des travaux neufs et surtout le contrôle technique de l'exploitation.

Les Présidents des Chambres de commerce des chefs-lieux des départements traversés par un chemin de fer peuvent assister, avec voix délibérative, aux séances du Comité, pour toutes les affaires de service et lors de l'établissement du rapport annuel.

Au Ministère des Travaux publics fonctionne un *Comité général du Contrôle*, présidé par le Ministre ou son délégué, le *Directeur des chemins de fer*. Ce Comité comprend les « directeurs généraux du Contrôle » et un « ingénieur en chef du Contrôle » avec voix délibérative. En plus des séances régulières, le Comité se réunit toutes les fois que le Ministre lui soumet des propositions.

Chaque année, un rapport sur les résultats généraux de l'exploitation des chemins de fer en France est adressé au Président de la République, communiqué ensuite au Parlement et publié au *Journal officiel*.

Enfin, depuis 1879, à côté du Ministre des Travaux publics, et sous le nom de *Comité Consultatif des chemins de fer*, il y a en France un Conseil permanent des chemins de fer [1], dont la composition a subi de multiples transformations en 1880, 1887, 1889, 1893, 1898. On doit lui soumettre toutes les affaires d'organisation de service, les propositions d'établissement de stations

tation d'une dépense au compte d'établissement ou au compte d'exploitation est quelquefois très délicate; aussi le règlement des comptes donne-t-il lieu à d'énormes difficultés.

Les comptes d'exploitation sont établis annuellement. Ils comprennent, outre les dépenses de l'exploitation proprement dite, les frais généraux d'entretien et d'administration. La différence entre les recettes et les dépenses constitue le produit net annuel qu'il semble préférable d'appeler excédent d'exploitation, pour le distinguer plus clairement du bénéfice net.

Les intérêts des obligations et l'amortissement des actions et obligations ne font pas partie des dépenses de l'exploitation; il faut néanmoins en tenir compte pour obtenir le chiffre du bénéfice d'exploitation, sur lequel il restera à faire l'attribution du dividende. Sans examiner tous ces comptes, il faut dire que la revision en est très délicate, d'autant plus qu'en France, comme on sait, la comptabilité administrative est très sévère et très formaliste (Voir *les Finances de la France* de M. de Kaufmann, traduction française, chap. IV).

1. Voir l'excellent ouvrage de A. v. d. Leyen, *Die Vertretüng der wirtschaftlichen Interessen bei den Eisenbahnen*, *Annales für Gezetzgebung*, etc., 1888, cahier IV).

et de haltes, etc. Depuis peu, il est même chargé de l'étude de toutes les mesures prises en vue d'améliorer le sort des employés de chemins de fer.

Le Comité Consultatif des chemins de fer a été institué par le décret du 31 janvier 1878, aux termes duquel il devait comprendre de douze à quinze membres nommés par décret et trois membres de droit, et son effectif, qui s'est accru à chaque réorganisation, a été porté en dernier lieu, par les décrets des 1er, 7 et 13 juin 1898, à soixante-dix-neuf membres, sans compter les huit inspecteurs généraux directeurs du Contrôle des chemins de fer, et l'un des ingénieurs en chef adjoints à la direction des chemins de fer, qui peuvent assister aux séances; il est, en outre, attaché au Comité un secrétaire, deux secrétaires adjoints et quatre rapporteurs adjoints. Les personnes siégeant, à des titres divers, dans cette assemblée ne sont donc pas moins de quatre-vingt-quinze.

Avec un tel effectif, le Comité a toute autorité pour délibérer sur les affaires importantes, mais il ne saurait pourvoir d'une façon satisfaisante à l'expédition des multiples affaires courantes ; ces affaires soulèvent des discussions de détail pour lesquelles une assemblée aussi nombreuse n'est pas faite. Néanmoins, loin de pouvoir être diminué, le nombre des membres du Comité paraît devoir être augmenté, afin de réparer certaines omissions et de combler certaines lacunes des derniers décrets[1].

C'est pour cette raison que le Ministre des Travaux publics, M. Tillaye, a décidé de créer, au sein du Comité Consultatif, une section permanente chargée de statuer sur les affaires courantes ; le Comité n'aurait plus à se prononcer en Assemblée générale que sur les affaires les plus importantes, qui actuellement sont étudiées préalablement par des Commissions spéciales.

D'ailleurs, afin de ménager tous les intérêts représentés dans le Comité, les membres ne faisant pas partie de la section permanente recevraient cependant les ordres du jour de cette section avec rapports à l'appui, et ils seraient libres, quand ils le jugeraient convenable, de prendre part aux délibérations de la section permanente avec voix consultative. De plus, dans le cas où une affaire soumise à la section permanente présenterait des difficultés particulières, il appartiendrait au vice-président, soit d'office, soit sur la demande de cinq membres au moins de cette section, d'en renvoyer l'examen à l'Assemblée générale du Comité.

Le décret du 17 août 1898 a sanctionné ce nouveau régime et a établi le Comité qui comprend, indépendamment des inspecteurs généraux directeurs des services de contrôle des chemins de fer, cent membres, dont dix membres de droit et quatre-vingt-dix membres nommés par décret.

Tous ces membres sont nommés pour deux ans.

Le Comité est nécessairement consulté :

Sur l'homologation des tarifs ;

Sur l'interprétation : 1° des lois et règlements relatifs à l'exploitation commerciale des chemins de fer ; 2° des actes de concession ; des cahiers des charges ;

Sur les rapports des administrations de chemins de fer entre elles ou avec les concessionnaires des embranchements ;

1. **Note du Traducteur.** — Toute la fin de ce paragraphe a été ajoutée pour mettre la traduction au courant de la législation actuelle.

Sur les traités passés par les administrations de chemins de fer et soumis à l'approbation du Ministre ;

Sur les demandes en autorisation d'émission d'obligations ;

Sur les demandes d'établissement des stations ou haltes sur les lignes en exploitation ;

Sur les réclamations relatives à la marche des trains ;

Sur les vœux ou pétitions tendant à la création de nouveaux trains.

Le Comité délibère, en outre, et fournit son avis sur toutes les autres questions qui lui sont soumises par le Ministre relativement à l'établissement et à l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général, d'intérêt local ou des tramways, notamment sur le mode à adopter pour la mise en exploitation des lignes nouvelles, sur le rachat des concessions ou la fusion des Compagnies. Il donne également son avis sur toutes les questions relatives à l'organisation, par les soins des Compagnies, de caisses de retraite, d'économats et de toutes autres institutions analogues.

La section permanente comprend quarante membres, dont quatre de droit et trente-six désignés annuellement par le Ministre des Travaux publics.

I. — LES CAHIERS DES CHARGES.

Dès l'origine, on a posé en France ce principe : qu'aucun chemin de fer ne peut être construit sans l'autorisation du Gouvernement. La création et l'aménagement des routes et voies publiques constituent, en effet, une des prérogatives du pouvoir exécutif dévolu au Chef de l'Etat. Il fallut peu à peu recourir à l'intervention du Parlement, à cause de l'engagement de dépenses nécessitées par ces créations.

De 1833 jusqu'à l'Empire, une loi[1] fut nécessaire pour l'établissement des chemins de fer ne suivant pas les grandes routes, mais exigeant un tracé particulier. Il fallait, à cette époque, une loi pour déclarer « d'intérêt général » toute ligne ayant plus de 20 kilomètres de longueur[2].

Un sénatus-consulte du 25 décembre 1852 modifia ce système. Un décret du Chef du pouvoir exécutif suffisait pour la déclaration d'utilité publique ; mais les engagements financiers de l'Etat devaient être sanctionnés par lui.

D'après la loi du 27 juillet 1870, le décret du Chef de l'Etat ne s'appliquait qu'aux lignes ayant moins de 20 kilomètres. Dans toutes les autres hypothèses, même en l'absence d'engagements financiers du Trésor, une loi était indispensable.

Ce privilège du Chef de l'Etat a été de nouveau restreint, par la loi du 11 juin 1880, qui exige la sanction législative pour la création des lignes d'intérêt local[3]. En vertu de cette loi, les départements et les communes

1. Loi du 7 juillet 1833, article 3, § 1.

2. Article 3, § 2, de la loi citée. Les travaux de moindre importance étaient approuvés par une ordonnance royale.

3. Voir chapitre VII, page 111.

ont, il est vrai, le droit de donner la concession de chemins de fer d'intérêt local; mais pour la déclaration d'utilité publique, ainsi que pour l'autorisation de commencer les travaux et d'exercer le droit d'expropriation, il faut l'approbation du Parlement, autrement dit une loi.

Pour les tramways (à traction animale, comme à traction mécanique), une loi n'est pas nécessaire : c'est le Gouvernement qui approuve par décret leur établissement, s'ils doivent emprunter le tracé d'une route nationale. Le Conseil général est compétent lorsqu'il s'agit de routes départementales, et le Conseil municipal pour la voirie urbaine [1]. Dans tous les cas, avant l'approbation, une enquête au point de vue de l'utilité publique de l'entreprise est absolument indispensable [2].

L'exercice du droit d'expropriation, accordé par la déclaration d'utilité publique, est réglé de la façon la plus exacte par la loi du 3 mai 1841. La loi se divise en huit titres :

Le titre I contient les dispositions préliminaires.

D'après l'article 1er, l'expropriation s'opère par autorité de justice :

L'article 2 énumère les formes prescrites pour la déclaration d'utilité publique, c'est-à-dire : 1° la loi ou l'ordonnance royale, qui autorise l'exécution des travaux pour lesquels l'expropriation est requise; 2° l'arrêté préfectoral, qui désigne les localités ou les territoires sur lesquels les travaux doivent avoir lieu, lorsque leur désignation ne résulte pas de la loi ou de l'ordonnance royale; 3° l'arrêté ultérieur par lequel le préfet détermine les propriétés particulières auxquelles l'expropriation est applicable.

L'article 3 répète que tous les grands travaux publics ne peuvent être exécutés qu'en vertu d'une loi qui n'est votée qu'après une enquête administrative. Néanmoins, pour les routes, canaux, chemins de fer de moins de 20 kilomètres, une ordonnance suffit pour autoriser l'exécution. Cette ordonnance doit également être précédée d'une enquête. Ces enquêtes ont lieu dans des formes déterminées par un règlement d'administration publique.

Le titre II concerne les mesures administratives relatives à l'expropriation;

Le titre III traite de l'expropriation et de ses suites par rapport aux privilèges, hypothèques et autres droits réels.

Le titre IV est relatif au règlement de l'indemnité;

1. La construction de chemins de fer d'intérêt local et de tramways a été facilitée alors par le règlement d'administration publique du 20 mai 1880, en vertu duquel le Ministre peut donner « à l'essai » l'autorisation nécessaire : 1° pour le transport de voyageurs dans deux voitures, qui contiennent en elles-mêmes leur moteur; 2° pour l'utilisation de locomotives-tenders qui traînent leurs trains de voyageurs, sans wagon de bagages; 3° pour la réduction du personnel du train, ramené à un mécanicien et à un chef de train.

2. Ordonnance du 18 février 1834, articles 1 et 9, modifiée par l'ordonnance du 15 février 1835.

Et le titre V au paiement de cette indemnité.

Le titre VI énumère diverses dispositions de détail.

Le titre VII contient certaines dispositions exceptionnelles, notamment au cas où il y a urgence à prendre possession de terrains non bâtis avant de procéder à leur expropriation. Une autre disposition déclare formellement que la loi n'est applicable ni aux travaux militaires, ni aux travaux de la Marine, pour lesquels la loi du 30 mars 1831 reste en vigueur.

Le titre VIII prononce l'abrogation des lois du 8 mars 1810 et du 7 juillet 1833.

Le chemin de fer d'intérêt général, une fois créé, fait partie, d'après la loi du 15 juillet 1845, du domaine public. De la domanialité résulte ce fait fondamental que les voies ferrées sont inaliénables et imprescriptibles.

Ce caractère de la « domanialité » a une double origine. Les chemins de fer sont soumis aux ordonnances sur la grande voirie, et ils font ainsi partie des *routes publiques nationales;* de plus, leur création a exigé l'intervention et le concours de la chose publique.

Les Compagnies privées, tout en ayant payé de leurs deniers les terrains nécessaires à l'assiette des chemins de fer, ne sont pas, de ce fait, réellement propriétaires. En théorie pure, elles n'ont aucun droit matériel, ni le droit de jouissance, ni le droit d'emphytéose.

D'après le droit français, on leur attribue, et cela dans les limites des cahiers des charges et des traités spéciaux, un simple droit conventionnel pour la durée de leur concession, droit qui leur permet d'exploiter à leur profit des lignes qui sont la propriété de l'Etat. Les Compagnies sont, en quelque sorte, pour une durée limitée, fermières pour le compte de l'Etat; c'est ainsi que l'Etat accorde les concessions, qu'il délègue le droit d'expropriation qui lui appartient, et qu'il prête son concours lors de la création d'une ligne. Aussi (et on l'a déjà indiqué à diverses reprises) l'opération du rachat n'est-elle pas le rachat d'un droit de propriété ou d'un droit matériel : c'est une indemnité destinée à rembourser à la Compagnie certains frais qu'elle a pu faire et à la dédommager de la perte des bénéfices éventuels.

Avant d'approuver la construction d'une ligne, il faut tenir compte des considérations les plus diverses, mais ne jamais oublier, avant tout, que cette ligne est destinée à un service public. Son tracé doit donc répondre aux intérêts agricoles, industriels et commerciaux, en même temps qu'à toutes les exigences stratégiques.

En général, c'est le Gouvernement qui arrête le tracé, et sa décision est sans appel, alors même que les riverains et les concessionnaires ne seraient pas d'accord avec lui. Aussi est-il bon de dire quelques mots du pouvoir administratif de l'Etat en matière de chemins de fer.

Les règles fondamentales de ce pouvoir sont inscrites dans les diverses conventions passées avec les Compagnies, dans les cahiers des charges, dans la loi sur la police des chemins de fer et dans l'ordonnance du 15 novembre 1846 rendue en exécution de cette loi.

Les conventions ont été résumées dans les premiers chapitres de cet ouvrage; abordons l'étude des cahiers des charges.

I. **Les cahiers des charges.** — Parallèlement aux conventions, on a, dès les premières années des chemins de fer, institué les cahiers des charges.

Il a paru nécessaire en effet d'établir des distinctions sur la nature des stipulations qui lient l'Etat et les Compagnies [1].

Quatre raisons semblent avoir imposé cette mesure :

1° Pour éviter des retards et pour activer les formalités, il a paru préférable que la convention proprement dite ne contînt que les clauses absolument spéciales et qu'elle arrêtât les lignes principales de l'arrangement sans s'occuper de la partie technique.

2° En établissant un cahier des charges, l'État subordonnait les pourparlers à l'acceptation de ce cahier des charges par les Compagnies; les bases essentielles de l'arrangement étaient donc acceptées à l'avance par les Compagnies, et il n'y avait plus à discuter que les points particuliers propres à chaque traité.

3° Au point de vue des conditions techniques, l'acceptation des clauses du cahier des charges précédait les négociations de la convention proprement dite.

4° Dans le cas de conventions multiples avec divers entrepreneurs, ces conventions pouvaient différer sur bien des points, tandis que le cahier des charges prescrivait toutes les dispositions générales qui sont les mêmes pour toutes les conventions.

C'est ainsi que les « cahiers des charges » ont été uniformisés pour tous les chemins de fer depuis 1857 [2]. Ils ont formé, depuis lors, la base légale en matière de chemins de fer.

Auparavant, au contraire (ce qui était inévitable au début), bien des influences de toutes sortes firent modifier les clauses des conventions [3].

Les fusions et les conventions de 1859 créèrent pour les chemins de fer un système bien défini; les dispositions générales des cahiers des charges acquirent en même temps une forme définitive.

Cependant il faut prévoir des exceptions. Il y a des cas où des modifications au cahier des charges sont reconnues désirables par l'Etat et pour les Compagnies : la convention proprement dite intervient alors tout naturellement pour les régler.

Il paraît intéressant de prendre quelques extraits de ce cahier des

1. Aucun auteur français ou étranger ne discute cette distinction. Elle leur paraît donc toute naturelle.

2. Il est plus exact de dire depuis 1859; le cahier des charges a été, il est vrai, arrêté, dès 1857, dans sa forme actuelle, sauf quelques petites retouches insignifiantes faites postérieurement; mais les Compagnies ne l'ont accepté qu'en 1859.

3. Le cahier des charges prévu en 1881 pour les lignes d'intérêt local donne beaucoup plus de facilités.

charges de 1857; nous ne donnerons de détails que sur les articles les plus intéressants.

Titre I. — Tracé et construction. — L'article 1er décrit les lignes dont la concession est demandée et décide que les tracés seront exécutés suivant les plans et les projets antérieurement approuvés.

L'article 2 assigne un délai pour l'achèvement de la construction.

L'article 3 stipule qu'aucun travail d'exécution ne peut être entrepris qu'après approbation préalable par le Ministre des projets et des plans. (Le Ministre des Travaux publics peut prescrire telles modifications que de droit; si la Compagnie veut apporter, elle aussi, de nouvelles modifications, elle est tenue de les soumettre au Ministre, dont l'approbation est expressément réservée.)

Les articles 4 et 5 précisent le nombre et la nature des projets d'ensemble.

L'article 6 pose la règle que, même pour les lignes à voie unique et pourvues seulement de gares d'évitement, les terrains doivent être acquis et les travaux d'art être exécutés immédiatement pour deux voies; la seconde ne sera posée que si l'Administration en reconnaît le besoin. En aucun cas, le terrain acquis pour l'établissement de la seconde voie ne peut recevoir une autre destination.

L'article 7 concerne les dispositions relatives à la largeur de la voie ferrée et des rails ($1^m,44$ — $1^m,45$ entre les bords intérieurs des rails) et sur la largeur de l'entrevoie (2 mètres, etc.).

L'article 8 prévoit les courbes, les rampes et la déclivité.

L'article 9 détermine le nombre et l'emplacement des stations, ainsi que le nombre des voies dans les stations et aux abords des gares. Les propositions de la Compagnie à ce sujet donnent lieu à une enquête spéciale.

L'article 10 interdit en principe les croisements de niveau avec des routes. A moins d'obstacles locaux, la ligne devra passer au dessus ou au dessous.

Les articles 11 et 12 fixent les conditions d'ouverture des ouvrages d'art au moyen desquels la ligne doit passer au-dessus ou au-dessous de ces routes.

L'article 13 prévoit les précautions à prendre dans le cas exceptionnel de croisements de niveau; chaque passage à niveau est muni de barrières établies suivant un modèle approuvé; à côté, il y a une maison de garde.

Les articles 14 et 15 réglementent l'écoulement des eaux et le rétablissement des routes dans le cas où le chemin de fer emprunterait une partie de leur sol.

L'article 16 fixe la hauteur et la longueur des tunnels.

Par l'article 17 on obvie à la gêne que la construction d'une ligne peut apporter au trafic d'une voie fluviale ou d'une route.

L'article 18 décrit les matériaux à employer dans la construction des travaux d'art.

L'article 19 fixe à 35 kilogrammes par mètre courant le poids des rails fixés sur traverses et à 30 kilogrammes le poids des rails posés sur longrines.

L'article 20 impose l'établissement de clôtures destinées à séparer les chemins de fer des propriétés riveraines.

Par l'article 21, les Compagnies sont tenues d'acquérir le terrain nécessaire à l'établissement de la voie, ainsi qu'à la déviation des chemins et des cours d'eau déplacés, et de payer les indemnités pour occupation temporaire, détériorations, chômages.

Dans l'article 22 il y a reconnaissance de l'utilité publique et attribution à la Compagnie de tous les droits que les lois confèrent à l'Administration en matière de travaux publics, notamment le droit d'expropriation.

L'article 23 astreint la Compagnie à se soumettre, dans la zone frontière, aux prescriptions relatives aux travaux mixtes.

Les articles 24 et 25 imposent des mesures de précautions dans le voisinage des mines et des carrières.

D'après l'article 26, le Ministre peut, pendant la construction, interdire le travail les dimanches et jours fériés.

Par l'article 27 le contrôle de l'État est imposé, surtout en ce qui concerne l'observation des clauses du cahier des charges.

L'article 28 autorise la Compagnie à demander la réception provisoire des sections de lignes terminées et subordonne leur réception définitive à l'achèvement et à la réception définitive de la ligne entière.

Enfin, dans l'article 29, le bornage et le plan cadastral des parties en déviation sont déclarés obligatoires.

Titre II. — Entretien et exploitation. — Article 30. — Obligation pour la Compagnie d'entretenir la ligne en bon état[1].

1. Sous ce rapport, le Gouvernement dispose de moyens coercitifs très étendus, en vertu de l'article 40.

L'article 31 prescrit la création en nombre suffisant de gardes-barrières.

En vertu de l'article 32, les locomotives et les wagons doivent être construits d'après les meilleurs modèles approuvés par le Gouvernement ; il y a trois classes de voitures de voyageurs.

L'article 33 rappelle que des règlements d'administration publique détermineront les dispositions nécessaires pour assurer l'exploitation et la police des chemins de fer, et impose aux Compagnies les charges résultant de l'application de ces mesures, ainsi que l'obligation de faire approuver par l'Administration ses règlements de service.

Le même article prévoit l'établissement de maxima et de minima de vitesse pour tous les trains de voyageurs et de marchandises.

De même, la durée des transports sera limitée par des décisions ministérielles.

L'article 34 soumet l'entretien du matériel à la surveillance constante et au contrôle obligatoire de l'Etat.

Titre III. — Durée, rachat et déchéance de la concession. — Dans l'article 35 on fixe à quatre-vingt-dix-neuf ans la durée de la concession et on indique la date de son expiration [1].

Article 36. — A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, le Gouvernement est subrogé à tous les droits de la Compagnie sur la ligne et ses dépendances et entre immédiatement en jouissance de tous les produits.

La Compagnie est tenue de lui remettre en bon état d'entretien la voie et tous les immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine, tels que les bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les maisons de gardes, etc. Il en est de même de tous les objets immobiliers dépendant également du chemin de fer, tels que les barrières et clôtures, les voies, changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

Dans les cinq dernières années qui précèdent le terme de la concession, le Gouvernement a le droit de saisir les revenus du chemin de fer et de les employer à remettre en bon état la voie et ses dépendances, si la Compagnie ne se met pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, les matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, l'Etat est tenu, si la Compagnie le requiert, de reprendre tous ces objets suivant l'estimation qui en sera faite à dire d'experts ; réciproquement, si l'État le demande, la Compagnie est obligée de les céder de la même manière.

1. Pour les grandes Compagnies, les conventions de 1883 ont fixé la durée de concession.

Toutefois, l'Etat ne peut être contraint de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation des chemins de fer pendant six mois.

Article 37. — A toute époque, à partir de la quinzième année de la concession, le Gouvernement a la faculté de racheter le chemin de fer[1].

Pour régler le prix du rachat, on prend pour base les produits nets annuels obtenus par la Compagnie pendant les sept années qui ont précédé celle où le rachat est effectué; on en déduit les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établit le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen constitue le montant d'une annuité qui est due et sera payée à la Compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité n'est inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La Compagnie reçoit, en outre, dans les trois mois qui suivent le rachat, le remboursement auquel elle a droit en vertu de l'article 36.

L'article 38 dispense les Compagnies de cautionnement en cas de nouvelles concessions.

D'après l'article 39, la déchéance de la concession peut être prononcée, si la Compagnie n'achève pas les travaux dans le délai fixé, ou si elle ne se conforme pas au cahier des charges.

De même, en vertu de l'article 40, si l'exploitation vient à être interrompue en totalité ou en partie, le Gouvernement assure, aux frais de la Compagnie, l'exploitation provisoire; si la Compagnie ne reprend pas effectivement l'exploitation, la déchéance de concession peut être prononcée, et le Ministre met la ligne en adjudication.

L'article 41 suspend l'application des articles 38 à 40 dans le cas où le concessionnaire n'a pu remplir ses engagements par suite de force majeure.

Titre IV. — Tarifs et conditions rélatives au transport des voyageurs et des marchandises. — Article 42. — Pour indemniser les Compagnies des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le cahier des charges et sous la condition expresse qu'elle en remplira toutes les obligations, le Gouvernement lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

1. Cet article a été complété par l'article 12 de la loi du 23 mars 1874. Actuellement et d'après les conventions de 1883, les Compagnies, en cas de rachat, peuvent demander pour toutes les lignes dont la mise en exploitation remonte à moins de quinze ans, que l'évaluation soit faite d'après les dépenses réellement faites par la Compagnie pour son établissement.

TARIF.	PRIX DE PÉAGE	PRIX DE TRANSPORT	TOTAUX
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1° Par tête et par kilomètre.			
GRANDE VITESSE.			
Voyageurs — 1re classe	0,067	0,033	0,10
Voyageurs — 2e classe	0,050	0,025	0,075
Voyageurs — 3e classe	0,037	0,018	0,055
Enfants — Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagent. De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs (Sans que la perception puisse être inférieure à 0 fr. 30)	0,010	0,005	0,015
PETITE VITESSE.			
Bœufs, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait	0,07	0,03	0,10
Veaux et porcs	0,025	0,015	0,04
Moutons, chèvres	0,01	0,01	0,02
(Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.)			
2° Par tonne et par kilomètre.			
MARCHANDISES TRANSPORTÉES A GRANDE VITESSE.			
Huîtres, poissons frais, denrées, excédents de bagage et marchandises de toute classe transportés à la vitesse des trains de voyageurs	0,20	0,16	0,36
MARCHANDISES TRANSPORTÉES A PETITE VITESSE [1].			
Première classe. — Spiritueux, huiles, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, produits chimiques non dénommés, œufs, viande fraîche, gibier, sucre, café, drogues, épiceries, tissus, denrées coloniales, objets manufacturés, armes	0,09	0,07	0,16

1. Les conventions de 1863 ont créé une 4e classe pour les fumiers (0 fr. 08) et la houille (0 fr. 04).

	PRIX DE PÉAGE	PRIX DE TRANSPORT	PRIX TOTAUX
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Deuxième classe. — Blés, grains, farines, légumes farineux, riz, maïs, châtaignes et autres denrées alimentaires, chaux et plâtres, charbon de bois, bois à brûler dit *de corde*, perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, albâtre, bitume, cotons, laines, vins, vinaigres, boissons, bières, levure sèche, coke, fers, cuivres, plomb et autres métaux ouvrés ou non, fontes moulées	0,08	0,06	0,14
Troisième classe. — Houille, marne, cendres, fumiers et engrais, pierres à chaux et à plâtre, pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes, pierres de taille et produits de carrières, minerais de fer et autres, fonte brute, sel, moellons, meulières, cailloux, sables, argiles, briques, ardoises	0,06	0,04	0,10
3° Voitures et matériel roulant transportés à petite vitesse. *(Par pièce et par kilomètre.)*			
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes	0,09	0,06	0,15
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes	0,12	0,08	0,20
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi)	1,80	1,20	3,00
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi)	2,25	1,50	3,75
Tender de 7 à 10 tonnes	0,90	0,60	1,50
Tender de plus de 10 tonnes	1,35	0,90	2,25
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.			
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voiture à deux et quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur	0,15	0,10	0,25
Voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligence, etc	0,18	0,14	0,32
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés.			
Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc.; les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.			

	PRIX		
	DE PÉAGE	DE TRANSPORT	TOTAUX
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues, à vide.	0,12	0,08	0,20
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre..	0,08	0,06	0,14
4° Service des pompes funèbres et transport des cercueils.			
GRANDE VITESSE.			
Une voiture des pompes funèbres, renfermant un ou plusieurs cercueils, sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes..	0,36	0,28	0,64
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté dans un compartiment isolé, au prix de....	0,18	0,12	0,30
4ᵉ classe.. — Houille, marne, cendres, fumiers, engrais, pierres à chaux et à plâtre, pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes, minerais de fer, cailloux et sables........ — Pour les parcours de 0 à 100 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 5 francs................	0,05	0,03	0,08
Pour les parcours de 101 à 300 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 12 fr....................	0,20	0,02	0,05
Au-delà de 300 kilomètres...	0,035	0,015	0,04

Les prix déterminés ci-dessus pour les transports à grande vitesse ne comprennent pas l'impôt dû à l'Etat.

Il est expressément entendu que les prix de transports ne seront dus à la Compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, elle n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 6 kilomètres, elle sera comptée pour 6 kilomètres.

Le poids de la tonne est de 1.000 kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par 10 kilogrammes.

Ainsi tout poids compris entre 0 et 10 kilogrammes payera comme 10 kilogrammes; entre 10 et 20 kilogrammes, comme 20 kilogrammes; etc.

Toutefois, pour les excédents de bagages et marchandises à grande

vitesse, les coupures seront établies : 1° de 0 à 5 kilogrammes; 2° au-dessus de 5 jusqu'à 10 kilogrammes; 3° au-dessus de 10 kilogrammes par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de 0 fr. 40.

Dans le cas où le prix de l'hectolitre de blé s'élèverait à 20 francs ou au dessus, le Gouvernement pourra exiger de la Compagnie que le tarif du transport des blés, grains, riz, maïs, farines et légumes farineux, péage compris, ne puisse s'élever au maximum qu'à 0 fr. 10 par tonne et par kilomètre.

Article 43. — A moins d'une autorisation spéciale et révocable de l'Administration, tout train régulier de voyageurs devra contenir des voitures de toute classe en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux de chemins de fer.

Dans chaque train de voyageurs, la Compagnie aura la faculté de placer des voitures à compartiments spéciaux, pour lesquels il sera établi des prix particuliers que l'Administration fixera, sur la proposition de la Compagnie; mais le nombre des places à donner dans ces compartiments ne pourra dépasser le cinquième du nombre total des places du train.

Article 44. — Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 30 kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement, et elle sera réduite à 20 kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

Article 45. — Les animaux, denrées, marchandises, effets et autres objets non désignés dans le tarif, seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auront le plus d'analogie, sans que jamais, sauf les exceptions formulées aux articles 46 et 47 ci-après, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la taxe de la première classe du tarif ci-dessus.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la Compagnie; mais elles seront soumises immédiatement à l'Administration, qui prononcera définitivement.

Article 46. — Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de 3.000 kilogrammes.

Néanmoins, la Compagnie ne pourra se refuser à transporter les masses pesant de 3.000 à 5.000 kilogrammes; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

La Compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses pesant plus de 5.000 kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, la Compagnie transporte des masses indivisibles pesant plus de 5.000 kilogrammes, elle devra, pendant

trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'Administration, sur la proposition de la Compagnie.

Article 47. — Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et qui ne pèseraient pas 200 kilogrammes sous le volume d'un mètre cube ;

2° Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dangereux, pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales ;

3° Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait 5.000 francs ;

4° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu aux bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs ;

5° Et, en général, à tous paquets, colis ou excédents de bagages, pesant isolément 40 kilogrammes et au dessous.

Toutefois les prix de transport déterminés au tarif sont applicables à tous paquets ou colis, quoique emballés à part, s'ils font partie d'envois pesant ensemble plus de 40 kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même personne. Il en sera de même pour les excédents de bagage qui pèseraient ensemble ou isolément plus de 40 kilogrammes.

Le bénéfice de la disposition énoncée dans le paragraphe précédent, en ce qui concerne les paquets et colis, ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messageries et de roulage et autres intermédiaires de transport, à moins que les articles par eux envoyés ne soient réunis en un seul colis.

Dans les cinq cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'Administration, tant pour la grande que pour la petite vitesse, sur la proposition de la Compagnie.

En ce qui concerne les paquets ou colis mentionnés au paragraphe 5 ci-dessus, les prix de transport devront être calculés de telle manière qu'en aucun cas un de ces paquets ou colis ne puisse payer un prix plus élevé qu'un article de même nature pesant plus de 40 kilogrammes.

Article 48. — Dans le cas où la Compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif, les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et d'un an pour les marchandises.

Toute modification de tarif proposée par la Compagnie sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation de l'Administration supérieure, conformément aux dispositions de l'ordonnance du 15 novembre 1846.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs

expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et la Compagnie dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par la Compagnie aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

L'article 49 prescrit d'enregistrer et d'expédier, à leur tour d'arrivée, les marchandises destinées à la même ville. Le prix du transport doit être constaté sur le récépissé à remettre à l'expéditeur.

L'article 50 fixe la durée des transports et le délai des livraisons (primitivement, la durée maximum était de vingt-quatre heures par 125 kilomètres; ce même délai s'applique aujourd'hui à 200 kilomètres).

La Compagnie peut toutefois, avec l'approbation du Ministre, consentir un tarif réduit pour les marchandises expédiées sans délai de livraison.

Article 51. — Les frais secondaires non mentionnés dans le tarif, tels que droits d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage, sont fixés, chaque année, par l'Administration, sur la proposition de la Compagnie.

L'article 52 oblige les Compagnies (dans les localités de plus de 5.000 habitants) à se charger du factage et du camionnage pour la remise au domicile des destinataires des marchandises à eux destinées. Les tarifs à percevoir sont fixés par l'Administration, sur la proposition de la Compagnie, et sont applicables à tout le monde indistinctement. Toutefois, les expéditeurs et les destinataires restent libres de faire eux-mêmes, et à leurs frais, le camionnage et le factage des marchandises.

L'article 53 interdit formellement aux Compagnies de prendre avec certains intéressés des arrangements qui ne seraient pas consentis au public, et donne à l'Administration les pouvoirs pour assurer l'égalité absolue de traitement.

Titre V. — **Stipulations relatives à divers services publics.** — L'article 54 oblige les Compagnies, en cas d'envois de troupes ou de transport de matériel militaire et naval, à mettre à la disposition du Gouvernement, pour la moitié de la taxe du tarif correspondant, tous ses moyens de transport. Le même article astreint les Compagnies à ne réclamer aux militaires ou marins, voyageant pour le service, que le quart du tarif inscrit dans le cahier des charges.

L'article 55 stipule que les fonctionnaires de l'État chargés du contrôle,

ainsi que les agents des Douanes et des Contributions indirectes, doivent être transportés gratuitement dans les voitures des Compagnies.

L'article 56 règle les services des lettres et des dépêches. La Compagnie transporte gratuitement les courriers et les employés des postes. Sur les grandes lignes, le Gouvernement peut exiger le transport gratuit des voitures spéciales de la poste (wagons-poste).

L'article 57 oblige les Compagnies à transporter gratuitement les voitures cellulaires employées au transfert des détenus. Les gardiens des prisons paient seulement la moitié du tarif de la 3e classe, et les gendarmes seulement le quart. Dans le cas où le transport des détenus n'a pas lieu par voitures spéciales, les Compagnies fournissent un compartiment de 2e classe au tarif de 0 fr. 20 par kilomètre.

L'article 58 accorde à l'Etat des facilités très étendues pour la pose des lignes télégraphiques et oblige les Compagnies à surveiller les poteaux et les fils placés le long de la voie.

Titre VI. — Clauses diverses. — Article 59. — Dans le cas où le Gouvernement autoriserait la construction de nouvelles routes ou de nouveaux chemins de fer traversant les lignes de la Compagnie, celle-ci ne peut, sous aucun prétexte, s'opposer aux travaux; mais toutes les dispositions nécessaires doivent être prises pour ne pas gêner l'exploitation du chemin de fer et pour éviter tous frais à la Compagnie.

Article 60. — La Compagnie ne peut réclamer aucune indemnité en cas de concession ultérieure des routes nationales, des voies ferrées, des voies navigables.

Par l'article 61, le Gouvernement se réserve le droit de concéder de nouveaux chemins de fer s'embranchant sur les lignes existantes. La Compagnie ne peut mettre obstacle à la création de ces embranchements ni réclamer aucune indemnité; mais la Compagnie d'embranchement doit payer un tarif de péage pour l'usage qu'elle fait de la ligne principale. En cas de conflit relatif à l'usage de trains communs, l'Administration statue.

L'article 62 contient les dispositions relatives aux embranchements industriels reliant à la voie principale les fabriques, usines, mines, etc.

L'article 63 déclare que le taux de la contribution foncière est déterminé en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et ses dépendances. Ce taux est calculé, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803. Les bâtiments et les gares sont assimilés aux propriétés bâties de la localité.

En vertu de l'article 64, les agents et les gardes peuvent être assermentés; ils sont alors assimilés aux gardes champêtres.

L'article 65 stipule qu'après entente avec la Compagnie un règlement d'administration publique désignera les emplois dont la moitié devra être réservée aux anciens militaires des armées de terre et de mer libérés du service.

L'article 66 prévoit la création de commissaires particuliers chargés de surveiller les opérations de la Compagnie pour tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des ingénieurs de l'Etat.

Article 67. — Les frais de contrôle et d'inspection de toute nature sont à la charge de la Compagnie. Pour y pourvoir, elle doit verser, chaque année, à la Caisse centrale du Trésor, une somme de 120 francs par kilomètre exploité et une somme de 50 francs pour chaque kilomètre en construction.

L'article 68 désigne Paris comme domicile légal des grandes Compagnies.

L'article 69 déclare que tous les litiges, qui s'élèveront entre l'État et les Compagnies au sujet de l'interprétation d'une clause des cahiers des charges, seront jugés administrativement par le Conseil de préfecture du département de la Seine, sauf recours au Conseil d'Etat.

Par l'article 70, l'enregistrement du cahier des charges est fixé à 1 franc.

Cet exposé ou, plutôt, ce résumé des clauses du cahier des charges était rendu nécessaire par ce fait que, dans ce document seul, on trouve inscrites certaines règles générales appliquées, en France, à toutes les concessions.

Nous n'examinerons pas les modifications nombreuses et diverses que les Compagnies ont pu réclamer et réclament encore lors de la concession des nouvelles lignes.

Ces modifications ne sont applicables qu'après approbation du Gouvernement qui exerce ainsi son pouvoir souverain de surveillance.

En ce qui concerne la police des chemins de fer, la loi du 15 juillet 1845, modifiée par la loi du 27 décembre 1880, est toujours en vigueur, ainsi que l'ordonnance du 15 novembre 1846 portant règlement sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer[1].

1. D'après le droit administratif français, un règlement d'administration publique a une portée beaucoup plus grande qu'un simple décret. Un règlement d'administration publique est toujours prévu par une loi ; le législateur a, en quelque sorte, chargé le Chef de l'Etat ou le Ministre qui le représente d'édicter toutes les mesures nécessaires à l'application de la loi.

II. — LA LOI DU 15 JUILLET 1845 SUR LA POLICE DES CHEMINS DE FER.

La loi du 15 juillet 1845 comprend trois titres :

Titre I. — Mesures relatives à la conservation des chemins de fer. — Les articles 1 à 3 rendent applicables aux chemins de fer toutes les prescriptions sur la grande voirie. L'article 4 rend obligatoires les clôtures destinées à séparer les chemins de fer des propriétés riveraines; mais la loi du 27 décembre 1880 a autorisé, pour les lignes d'intérêt local, des dérogations à cet article 4 et a dispensé de poser des clôtures fixes ou mobiles toutes les fois qu'il n'en résulte aucun risque pour la sécurité de l'exploitation et du public[1]. L'article 5 interdit d'établir une construction quelconque à moins de 2 mètres du chemin de fer. L'article 6 interdit de pratiquer, sans autorisation préalable, des excavations partout où la voie est en remblai. D'après l'article 7, il est défendu d'établir des couvertures en chaume, d'élever des meules de paille et de foin, de mettre en dépôt des matières facilement inflammables à une distance de moins de 20 mètres de la voie. L'article 8 ajoute qu'on ne peut établir, sans autorisation préalable, aucun dépôt de pierres à une distance inférieure à 5 mètres.

L'article 9 laisse la faculté de réduire, dans certains cas, les distances déterminées par les articles 6 à 8. En vertu de l'article 10, l'Administration peut exiger la suppression immédiate, moyennant indemnité, des toits de chaume, plantations, excavations qui peuvent nuire aux chemins de fer. Cette indemnité est calculée conformément à la loi du 3 mai 1841 ou conformément à la loi du 16 septembre 1807. L'article 11 contient des dispositions pénales pour contraventions aux stipulations des articles précédents.

Titre II. — Contraventions de voirie commises par les concessionnaires ou fermiers des chemins de fer. — L'article 12 désigne les agents chargés de dresser ces contraventions. L'article 13 indique la procédure. L'article 14 édicte les pénalités, dont la plus forte peut être de 3.000 francs. L'article 15 autorise l'Administration à prendre, en cas d'urgence, toutes les mesures conservatoires.

Titre III. — Des mesures relatives à la sûreté de la circulation sur les chemins de fer. — D'après l'article 16, quiconque aura volontairement détruit, dérangé ou obstrué la voie ferrée, quiconque aura causé quelque trouble, sera puni de la réclusion. S'il y a eu homicide ou blessures, le coupable sera puni de mort ou de la peine des travaux forcés. L'article 17 prévoit le cas où ces faits ont été commis en réunion séditieuse, avec émeute et pillage. L'article 18 punit la menace de déraillement faite, ou non, dans un

1. Voir aussi la loi des chemins de fer d'intérêt local du 12 juillet 1865.

but d'extorsion d'argent. Les articles 19 à 21 énoncent les peines encourues, en cas de négligence ou d'imprudence, par les employés. L'article 22 rend responsables les Compagnies ou l'Etat des dommages ou des blessures résultant de l'exploitation des chemins de fer. Les articles 23 et 24 édictent des dispositions précises relativement à la procédure pour la constatation des délits et des crimes. L'article 25 assimile à la rébellion la résistance aux agents, suivie de voies de fait. L'article 27 pose cette règle qu'au cas où un même individu est convaincu de plusieurs crimes la peine la plus forte doit seule être prononcée.

Ces extraits permettent de conclure que la loi de 1845 a eu, non seulement pour but de rendre applicables aux chemins de fer les lois et règlements de la grande voirie, mais qu'elle a singulièrement aggravé les peines en cas de contraventions ou de délits.

III. — ORDONNANCE DU 15 NOVEMBRE 1846 PORTANT RÈGLEMENT SUR LA POLICE, LA SURETÉ ET L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER.

L'ordonnance du 15 novembre 1846, rendue en exécution de l'article 5 de la loi sur la police des chemins de fer, a une importance pratique bien plus grande que la loi elle-même. Ses dispositions sont, en effet, bien plus précises et bien plus détaillées :

Le titre I concerne les stations et la voie proprement dites. Il n'y a à mentionner que l'obligation d'éclairer, la nuit, toutes les stations et leurs abords jusqu'au départ du dernier train.

Le titre II est relatif au matériel roulant. Les articles 9 et 12 imposent certains essais et rendent obligatoire la tenue d'états de service des locomotives et des wagons.

Le titre III se rapporte à la composition des trains (art. 17). Chaque train doit contenir le nombre nécessaire de voitures de chaque classe (art. 18) et doit être accompagné par un mécanicien, un chauffeur et un nombre suffisant de conducteurs garde-freins (art. 19). Régulièrement, le train ne doit être remorqué que par une seule locomotive ; cependant il est permis d'en atteler, au besoin, une seconde (art. 20). Il est interdit de transporter dans les trains de voyageurs des matières explosives ou inflammables (art. 21). Le mécanicien doit pouvoir communiquer, pendant la marche, avec le serre-frein de la dernière voiture, afin d'être à même, en cas d'accident, de donner le signal d'alarme (art. 24).

Le titre IV règle la question du départ, de la marche et de l'arrivée des trains. D'après l'article 25, le Ministre détermine, sur la proposition de la Compagnie, le nombre et les horaires des trains. Avant le départ, il faut que le mécanicien passe en revue la locomotive (art. 26). Les articles 27 à 30 fixent les délais devant s'écouler entre les départs de deux trains successifs, ainsi que les signaux et autres mesures de sécurité. Les articles 31 à 35 réglementent le nombre des agents nécessaires à la sécurité des voies et des trains, les modes de signaux, en cas d'accident ou en cas d'obstruction imprévue de la voie. D'après l'article 35, chaque Compagnie est tenue de faire connaître au Ministre le système de signaux qu'elle emploie. Les articles 36 à 39 sont spéciaux aux obligations des mécaniciens : ralentissement, usage du sifflet. Les articles 40 et 41 imposent aux Compagnies d'avoir des machines de réserve et des wagons de secours toujours prêts à partir en cas d'accident. L'article 42 stipule que, dans les gares importantes, un registre mis à la disposition du public mentionne tous les retards des trains. En vertu de l'article 43, des affiches spéciales, placardées dans les gares, font connaître l'horaire des trains et le prix des voyages.

Le titre V est relatif à la perception des taxes et frais accessoires. D'après l'article 44, aucun tarif ne peut être perçu qu'après homologation du Ministre. Les articles 45 à 49 règlent la procédure d'homologation et l'affichage des modifications de tarifs.

Le titre VI s'occupe spécialement de la surveillance de l'exploitation. Cette surveillance est exercée par des délégués du Gouvernement, par les ingénieurs et les agents placés sous leurs ordres, par des commissaires spéciaux de police (art. 51). Les délégués surveillent la régularité des départs, l'application des tarifs et des traités passés avec les entreprises de transports, constatent le mouvement des voyageurs et des marchandises, les frais d'exploitation et les recettes (art. 52 à 54). Les ingénieurs sont chargés spécialement de la surveillance de la voie et du matériel (art. 55 et 56). Les commissaires spéciaux de police sont chargés de la surveillance des arrivées, des départs, de la vitesse des trains, du stationnement des fiacres et des omnibus dans les gares, de l'admission du public sur les quais (art. 57). Enfin les Compagnies sont tenues, en cas d'accident, d'aviser immédiatement l'Administration.

Le titre VII résume les mesures concernant les voyageurs et les personnes étrangères au service des chemins de fer : Défense d'entrer sans autorisation sur les quais ou dans les gares (art. 61) ; interdiction de monter dans les trains sans billet ; interdiction de fumer, etc. ; défense d'admettre plus de personnes dans un compartiment que ne le comporte le nombre de places indiqué (art. 64) ; interdiction de laisser monter des personnes en état d'ivresse, des individus porteurs d'armes chargées ou de paquets susceptibles de gêner les autres voyageurs par leur nature, leur poids, leur odeur (art. 65) ; obligation de déclarer les matières explosibles ou inflammables (art. 66) ; réglementation du transport des chiens.

Le titre VIII comprend des dispositions diverses. L'article 73 impose un uniforme aux employés des chemins de fer. D'après l'article 74, personne ne peut être nommé mécanicien sans un certificat de capacité. Les articles 75 et 76 déterminent l'emplacement des postes de secours, des boîtes à pharmacie et des registres de réclamations.

Cet abrégé très succinct des règlements de police montre, une fois de plus, que les Compagnies sont placées sous la dépendance étroite de l'Etat.

Partout et en toute occurrence, des ordonnances, des arrêtés, des décrets et des règlements. Aussi, en définitive, cette exploitation par les Compagnies privées n'est-elle guère une exploitation libre ; c'est plutôt une Administration confiée par l'Etat à des Compagnies, mais dirigée par lui.

Ce système a ses inconvénients, et bien des réclamations restent sans effet, car les Compagnies n'ont pas plein pouvoir pour leur donner satisfaction. Souvent, c'est la main lourde de la bureaucratie qui s'oppose aux réformes; souvent aussi, les charges des lignes improductives dont elles ont dû accepter la concession les empêchent d'apporter des améliorations sur les anciennes et de les approprier aux besoins modernes.

Mais, plus souvent encore, c'est l'Etat qui s'oppose au progrès, car il redoute les transformations qui peuvent ralentir la progression des recettes, et dont il supporterait le contre-coup sous forme de nouvelles avances pour garanties d'intérêts.

Cette situation explique le mécontentement qui se manifeste souvent contre les Compagnies pour des faits dont l'Etat surtout est responsable. Le Gouvernement l'a compris en plusieurs circonstances, et c'est peut-être un des motifs inavoués, mais réels, qui lui font laisser l'exploitation à des Compagnies privées.

On a prétendu très souvent, et surtout hors de France, que les Compagnies avaient su tirer parti des lois françaises, de manière à rester indépendantes. Cette opinion est tout à fait contestable, et les auteurs français, au contraire, sont unanimes à déclarer que, dans les différends entre l'Administration et les Compagnies, les tribunaux rendent des arrêts bien plus souvent favorables à l'Etat qu'aux Compagnies [1].

1. Voir : Dalloz, *Jurisprudence ;* — Aucoc, *Conférences de droit administratif.*

CHAPITRE XVI.

LES TARIFS.

PREMIÈRE PARTIE.

LES TARIFS JUSQU'EN 1883.

Au moment de la construction des principales voies ferrées, deux questions se sont posées :

1° Quelles sont les meilleures conditions permettant de se procurer les capitaux nécessaires à la construction et à l'outillage des lignes, et quel est le meilleur mode d'emploi de ces capitaux?

2° Comment peut-on le mieux servir les intérêts généraux du pays en facilitant le trafic, même aux dépens de la juste rémunération des capitaux engagés?

Au fur et à mesure de l'achèvement du réseau, la préoccupation de l'appel aux capitaux disparaît, et le développement du trafic sur les lignes livrées à l'exploitation devient le but de tous les efforts, dans l'intérêt de l'Etat et encore plus dans l'intérêt de la masse des populations desservies.

C'est pour cela que la question des tarifs présente une importance toute particulière. Aussi, dans toute l'histoire des chemins de fer français, les variations de taxes sont un indice des luttes entre les divers intérêts économiques. Dans tous les conflits, *a fortiori* dans les conflits économiques, on confond ses droits avec ceux d'autrui; chaque partie ne voit jamais que ses droits propres, ne veut reconnaître aucun de ses torts, mais découvre facilement ceux de ses adversaires; ces travers rendent l'accord généralement bien difficile. La bonne entente n'est rare que parce que les intérêts matériels à satisfaire se dissimulent presque toujours sous des apparences de principes théoriques ou de nécessités d'intérêt public. De vains prétextes font assez souvent avorter, comme contraires à l'utilité générale, des mesures très utiles; par contre, on accepte parfois des solutions qui ne profitent qu'à certains individus.

L'importance du trafic des voies ferrées a toujours appelé l'attention des pouvoirs publics sur la nature et les variations des tarifs adoptés par les Compagnies ou par le réseau de l'Etat, attendu que le transport par chemin de fer est de ceux dont la rémunération ne peut être libre. En premier lieu,

l'Etat est obligé, dans la fixation des prix, de défendre le public contre les exigences des puissantes Compagnies de chemins de fer, bien que celles-ci soient les premières intéressées à développer le trafic et à établir une tarification qui satisfasse tous les industriels dont les marchandises circulent sur les lignes. En second lieu, le monopole de fait des grandes Compagnies, le concours financier du Trésor expliquent l'importance des tarifs. L'Etat doit veiller à leur uniformité et à leur application, ainsi qu'à la répression des abus.

En concédant les chemins de fer, le Gouvernement s'est formellement réservé le droit de créer des lignes parallèles ; en fait, on n'a jamais constaté en France l'existence de deux lignes parallèles qui eussent été, en quelque sorte, des lignes de concurrence [1]. Chaque Compagnie a donc sur son réseau un monopole, sinon légal, du moins réel.

Aussi, dès l'établissement des premiers chemins de fer, le Gouvernement a-t-il fixé pour les prix de transport des maxima qui ont été insérés dans les cahiers des charges [2]. Les Compagnies ne doivent pas dépasser ces maxima dans leur tarification. Si elles veulent fixer les tarifs à un taux inférieur, elles doivent solliciter l'homologation ministérielle, nécessaire à chaque nouvelle modification de prix. Elles sont donc complètement sous la tutelle du Gouvernement. Celui-ci, de son côté, ne peut, sans l'assentiment des Compagnies, apporter aucune modification aux tarifs précédemment concertés.

Si, pour un motif quelconque, une Compagnie désire abaisser ses tarifs généraux ou un tarif particulier au-dessous des maxima insérés dans le cahier des charges, si elle croit devoir faire des modifications aux tarifs existants, elle doit adresser au Ministre des Travaux publics une demande motivée d'homologation ; en même temps, par voie d'affiches, elle annonce son intention de modifier de telle ou telle manière tel ou tel tarif ; elle envoie un exemplaire de ses propositions aux préfets des départements traversés et au contrôleur général commercial compétent.

Les préfets des départements traversés par les lignes de la Compagnie communiquent la proposition aux Chambres de commerce de leur département respectif, pendant que le Ministre la soumet à toutes les autres Chambres de commerce. L'enquête dure un mois, et tous les intéressés peuvent formuler leurs griefs ; de leur côté, les inspecteurs ordinaires du contrôle examinent le projet de tarif et donnent leur avis.

Le Comité Consultatif est saisi, à son tour, de la question, et, sur le vu d'un rapport et des conclusions du Comité, le Ministre, qui a entre les mains tout le dossier, prend une décision.

Si le Ministre demande à la Compagnie de modifier sa proposition, une nouvelle enquête est faite après le dépôt du projet rectifié.

Depuis un certain temps, malgré les difficultés et la longueur des enquêtes [3], l'approbation ministérielle finale, dite « homologation », n'est donnée qu'à titre provisoire, afin de laisser au Ministre la possibilité de modi-

1. On doit même considérer les deux lignes de Paris à Versailles comme ayant chacune un trafic propre ; ce ne sont pas des lignes concurrentes.

2. Voir chapitre XV.

3. Voir une note officieuse dans le *Bulletin des Travaux publics*, 1880, page 318.

fier sa décision[1]. Mais cette hypothèse est presque impossible, car le Ministre doit se conformer à la règle (prise dans l'intérêt public) qui interdit aux Compagnies de relever subitement un tarif après l'avoir abaissé. Tout nouveau tarif ne peut être relevé avant un an, et la publication du relèvement de taxes doit être faite quatre semaines auparavant.

Nous allons essayer de décrire à grands traits, et exclusivement d'après des sources officielles, les principales dispositions de la tarification française dont le principe dominant est l'absence de tarif de faveur[2], autrement dit le même tarif pour tous. Pour les différentes catégories de marchandises, les taxes varient avec la nature du transport et diminuent à mesure que le tonnage et la distance augmentent. Cela s'explique par l'intérêt que présente, pour le transport des marchandises expédiées à grande distance, l'établissement de tarifs dégressifs; d'ailleurs, des taxes excessives paralyseraient les expéditions.

Lorsque la masse est considérable, le transport est facile et économique, et, par suite, la responsabilité du transporteur diminue ; le prix peut alors être réduit.

Les premiers tarifs, nous l'avons déjà vu, sont les taxes maxima insérées dans les cahiers des charges; aussi les appelle-t-on *tarifs légaux*.

Comme le dit très justement l'ancien directeur de la Compagnie de l'Est, M. Jacqmin, qui est une autorité en matière de chemins de fer, la stipulation consistant à établir pour quatre-vingt-dix-neuf ans des tarifs maxima était très audacieuse pour beaucoup de raisons, mais principalement à cause des fluctuations de la valeur de l'argent.

La première réduction des tarifs légaux qui profita aux voyageurs résulta de la création des billets d'aller et retour, des abonnements annuels, des trains de plaisir, des voyages circulaires, des billets de faveur pour professeurs, élèves, ouvriers, etc.

Ensuite lorsque, entre deux points, la distance par voie ferrée était plus longue que par la grande route reliant ces deux points, on admit que la taxe serait calculée d'après la distance la plus courte. On créa ainsi le « tarif d'application », qui a été d'un usage courant dans le transport des marchandises; il est, actuellement, moins fréquemment appliqué qu'au début des chemins de fer, car l'établissement de beaucoup de lignes transversales a fait disparaître l'écart existant entre l'itinéraire réel et l'itinéraire légal[3].

Les réductions dont nous venons de parler étaient déjà très sensibles au

1. Les Compagnies qui, au début, regardaient ce procédé comme illégal, n'ont plus protesté depuis 1880. Cette homologation n'est, du reste, qu'une formalité dans le cas d'abaissement de tarif.

2. La perception des taxes sur les chemins de fer doit avoir lieu sans « faveur pour personne » (art. 53 du cahier des charges).

3. Pendant longtemps, en Allemagne, on a pu constater une situation toute différente, qui explique, à elle seule, ce qui se passe en France. Avant la mainmise de la Prusse sur le Hanovre, il n'y avait pas de ligne directe entre Hambourg et Brême. Quand on voulait faire ce voyage en chemin de fer, il fallait faire un détour, passer par le Hanovre et payer en conséquence les frais de transport pour toute la longueur de ce détour; pourtant le Gouvernement de Hanovre, qui s'opposait à la construction d'une ligne directe entre Hambourg-Brême, aurait dû profiter de la circonstance et veiller à ce qu'on calculât les taxes de transport d'après l'itinéraire le plus court.

moment de la mise en vigueur des nouveaux cahiers des charges de 1859; aussi a-t-on pu évaluer[1] qu'en 1864, pour une recette-voyageurs totale de 183.642.288 francs, les réductions de taxes représentaient une somme de 23.928.474 francs. Pareil fait fut constaté en 1881 : sur 100 voyageurs, 52,8 ont bénéficié des réductions de prix (abonnements, billets d'aller et retour, etc.), et 47,2 seulement ont voyagé à plein tarif[2].

En même temps que ces réductions de taxes pour les voyageurs, surtout onéreuses pour les petites lignes, on réclama, spécialement sur les grandes lignes, des abaissements de tarifs analogues pour le transport des marchandises, et on imagina les *tarifs différentiels*, c'est-à-dire décroissant en raison inverse de la distance parcourue.

L'ancienne expression française pour désigner l'échelle décroissante : *Tarif différentiel*[3], a été aussi malheureusement choisie que l'expression belge : *Tarif à la distance*. Aujourd'hui ce tarif s'appelle en France : *Tarif à base décroissante*, et, tandis qu'on critiquait autrefois ce tarif parce que sa dénomination de *différentiel* le faisait juger comme créant des inégalités, on est actuellement partout partisan de la « base décroissante », parce que le mot « tarification réduite » sonne agréablement à l'oreille. Ceci est un exemple caractéristique qui prouve combien l'opinion publique dépend souvent d'une dénomination due au hasard[4].

Autrefois, nous le répétons, les tarifs différentiels ont été attaqués de mille manières. Les producteurs des centres les plus rapprochés prétendaient que ces tarifs favorisaient la concurrence des producteurs éloignés et se plaignaient de cette atteinte à leurs « avantages naturels ». D'autres faisaient valoir que, si les Compagnies pouvaient transporter à un taux réduit les matières brutes ou les produits manufacturés, il n'y avait aucun motif pour ne pas accorder des avantages analogues à des transports de même nature sur un plus court trajet.

Les Compagnies répondaient (et personne ne pouvait le contester) que le grand public bénéficiait surtout des réductions de prix accordées aux transports à grandes distances, et qu'un transport à courte distance occasionnait des frais relativement bien plus grands qu'un transport à longue distance.

Il est certain, en effet, que les denrées de toutes sortes, nécessaires à l'approvisionnement de grandes villes comme Paris, viennent en grande partie de fort loin, et qu'elles subiraient un renchérissement continuel et progressif si, grâce aux tarifs différentiels, le marché parisien ne s'approvisionnait pas aux centres de production les plus éloignés.

Les houilles offrent, en France, un autre exemple bien souvent cité en faveur des tarifs différentiels. C'est un principe admis que les industries qui ont besoin de charbon ne peuvent le payer plus de 30 francs la tonne. Or, le

1. Jacqmin, *De l'exploitation des chemins de fer*, Paris, 1868, I, 328.
2. Voir aussi des exemples plus récents dans la deuxième partie du présent chapitre, page 481.
3. Voir chapitre II, page 28.
4. Nous ne parlerons pas davantage du tarif différentiel, de sa nature et de ses différentes modalités, ce serait sortir de notre étude; nous passerons donc seulement en revue les conceptions qu'on a eues en France de ce tarif spécial.

prix de la houille sur le carreau de la mine est de 15 francs, et le tarif à toutes distances est de 6 centimes par tonne et par kilomètre, soit 6 francs pour 100 kilomètres et par tonne ; le prix de la houille à cette distance sera donc de $15 + 6 = 21$ francs. Si l'usine est à 200 kilomètres de la mine, la tonne reviendra à $15 + 12 = 27$ francs ; à 300 kilomètres de distance, elle coûtera déjà 33 francs, et ainsi de suite : une augmentation de 6 francs par 100 nouveaux kilomètres de transport.

On voit donc que les usines situées à 250 kilomètres environ de la mine ne pourraient pas subsister et, réciproquement, que les houilles ne trouveraient pas sur place des débouchés suffisants, si on ne parvenait pas, par la réduction des prix de transport, à livrer la houille à des prix voisins de 30 francs. Comme le prix de la houille à la mine ne peut pas être abaissé, c'est le tarif différentiel qui apporte la vie à l'usine, et surtout au consommateur qui emploie les produits manufacturés. Si donc on abaisse le prix du transport à 6, 5, 4, 3 centimes, le charbon sera expédié dans les centres les plus éloignés, et, comme la consommation est le but final de l'activité commerciale, on peut dire que ce qui servira à une industrie profitera à toutes les autres.

Mais, si une Compagnie de chemins de fer offrait de transporter toutes les houilles à une taxe réduite uniforme pour toute distance, par exemple 3 centimes, elle ne pourrait pas subsister longtemps. Cela s'explique aisément. Pour de petites comme pour de grandes distances, pour de faibles comme pour de gros tonnages, une grande partie des frais de transport ne varie pas sensiblement. Ces frais sont donc une charge d'exploitation inversement proportionnelle à la distance parcourue et au tonnage. Aussi, si l'on suppose un tarif uniforme pour toutes les distances, les Compagnies auraient-elles toujours intérêt à ce que ce tarif fût le plus élevé possible. Par contre, s'il y avait un tarif bas pour toutes les distances, il y aurait, par le fait des différences de prix de marchandises, une vive concurrence entre les consommateurs voisins du centre de production et les consommateurs plus éloignés, et ces derniers subiraient seuls le préjudice. Cela irait contre la raison d'être des chemins de fer qui doivent supprimer les distances et rapprocher les hommes et les choses[1].

En France, il y a deux sortes de tarifs : les tarifs généraux et les tarifs spéciaux.

Les tarifs généraux ont pour base le tarif *légal* inscrit dans les cahiers des charges ; ils dérivent des tarifs maxima prévus dans l'acte de concession, qui répartit les voyageurs en trois classes, d'après les taxes respectives de 10 centimes, 7 $^1/_2$ centimes ou 5 $^1/_2$ centimes par kilomètre. Quant aux marchandises, elles sont tarifées différemment, suivant qu'elles sont expé-

1. Dans la discussion théorique qui se continue depuis longtemps en Allemagne, sur les avantages et les inconvénients du système des tarifs à paliers, on oublie souvent un argument important. Si, en Allemagne, dès le début des chemins de fer on avait établi les tarifs décroissants, il serait difficile aujourd'hui d'abandonner ce système, car toute l'activité industrielle du pays, en se développant, se serait alors accommodée de ce genre de tarifs. Mais tel n'est pas le système allemand, et après un demi-siècle d'application du tarif kilométrique on ne peut nier que l'introduction inopinée et générale du système à base décroissante entraînerait de graves difficultés pour certains centres industriels.

diées en *grande vitesse* ou en *petite vitesse*. En grande vitesse, il n'y a, pour toutes les marchandises, qu'un tarif uniforme de 36 centimes par tonne et par kilomètre. En petite vitesse, on a, d'après la nature des marchandises à transporter, prévu quatre classes et, selon la classe, le prix est, par tonne et par kilomètre, de 16 centimes, de 14 centimes, de 10 centimes, ou de 8 à 4 centimes[1].

Dans la pratique, on applique en grande vitesse le tarif *légal* du cahier des charges ; en petite vitesse, au contraire, le *tarif général* varie selon les Compagnies, en restant toutefois inférieur au maximum inscrit dans le cahier des charges.

C'est ce qui explique que telle Compagnie prévoit dans sa classification de marchandises quatre séries de tarifs, telle autre cinq, et telle autre six. De plus, toutes les Compagnies se servent des tarifs différentiels, autrement dit à base décroissante avec la distance, et c'est toujours la distance la plus courte entre deux gares qui sert à déterminer la taxe.

En étudiant les tarifs spéciaux dont le principe est seulement énoncé dans les cahiers des charges, on s'aperçoit que ces tarifs varient d'après les conditions de l'expédition, la durée du transport et la situation respective des gares expéditrice et destinataire.

A propos des variations de tarifs suivant la classe, on fait valoir, en France, qu'il faut tenir compte de la densité du trafic et de la dépense normale d'exploitation. Et c'est là un des meilleurs arguments contre une tarification uniforme. Mais certains tarifs ont donné lieu à de vives critiques, entre autres les *tarifs de détournement*. Ce sont des tarifs très réduits destinés à maintenir sur un réseau des marchandises qui pourraient emprunter une voie en réalité plus courte, mais située sur un autre réseau. Ces tarifs de détournement, *vrais tarifs de concurrence*, fort en faveur autrefois, ne servent plus guère qu'à lutter contre la concurrence des voies fluviales.

Ces tarifs ne sont acceptés, en France, que si leur seul but est d'atteindre un concurrent et de le forcer à conclure une entente, l'application en devant cesser dès que l'adversaire est entré en composition.

Mais on accepte ces tarifs quand il y a avantage pour le public et qu'il n'y a aucun danger pour les finances de l'Etat.

Quant aux tarifs de transit, ils ont toujours été approuvés quand ils servaient effectivement à rémunérer le transit d'une marchandise d'une frontière à une autre.

Mais on a parfois essayé d'en faire plutôt des tarifs d'importation, destinés à faire pénétrer dans l'intérieur du pays des marchandises introduites par les ports de mer ou par les points frontières ; on les *abaissait* à des taux suffisamment *réduits* pour rendre illusoires les droits protecteurs des douanes ; des plaintes nombreuses s'élevèrent alors de toutes parts ; aussi, dans les conventions de 1883, les Compagnies se déclarèrent-elles prêtes à reviser, de concert avec le Gouvernement, ces tarifs de transit et à donner satisfaction aux réclamations des producteurs français.

1. Voir page 410, remarque 1.

Les tarifs d'exportation, au contraire, reçoivent en France le meilleur accueil, quand les lignes ont pour terminus un port, et les Compagnies de chemins de fer ont dû accorder, depuis 1883, aux exportateurs français, dans un rayon de 50 kilomètres de ces lignes, le transport de leurs produits aux taxes minima des tarifs de transit.

Parmi les tarifs spéciaux établis pour des raisons particulières et soumis également à l'homologation ministérielle, on doit citer : les expéditions par wagon entier de 5 ou de 10 tonnes; l'expédition par train complet de 100, 200 ou 300 tonnes.

Cette clause d'expédition par wagon ou par train entier est complétée par une autre disposition qui, en cas d'accident, dispense, en tout ou en partie, la Compagnie de toute responsabilité.

Ces deux restrictions ont paru plausibles. Mais l'homologation a été refusée aux propositions de tarifs réduits à accorder aux expéditeurs prenant l'engagement de faire transporter pendant l'année un minimum de tonnage, cette condition étant contraire au principe inscrit dans le cahier des charges qui interdit d'accorder des avantages particuliers à un expéditeur autre que l'Etat, alors que le même avantage n'existe pas pour la masse du public[1].

Quant aux tarifs spéciaux basés sur une prolongation du délai de livraison, ils paraissent en France tout à fait naturels : les Compagnies n'ont aucun intérêt à emmagasiner des marchandises, mais elles peuvent avoir le désir d'en répartir le transport de manière que leurs trains circulent autant que possible à charge complète. Par conséquent, l'expéditeur qui accorde une certaine latitude aux Compagnies mérite une faveur et un abaissement de taxes.

Jusqu'ici, on a passé en revue les tarifs n'intéressant qu'une seule Compagnie. Mais le réseau français est constitué par six grandes Compagnies privées et un réseau d'Etat, et, comme les marchandises circulent sur les lignes de ces sept réseaux, il a fallu faire des tarifs communs qu'on a dû transformer et simplifier peu à peu jusqu'à ce que les plaintes qu'ils soulevaient, si nombreuses jadis, ne se fissent plus trop entendre.

Ces plaintes étaient très justifiées, et, malgré la récente et importante réforme des tarifs[2], il y a encore des critiques à formuler contre eux. Toutefois, il faut, dès maintenant, laisser de côté les récriminations de quelques individus qui, prétendant représenter des intérêts généraux, sont simplement les porte-paroles d'individualités égoïstes ou de Compagnies concurrentes.

Bien des revendications ont reçu satisfaction; mais, comme on discute encore sur la valeur d'autres réclamations et sur la possibilité de les satisfaire, nous étudierons tout ce qui s'est dit ou écrit en France contre la tarification en vigueur et nous examinerons les reproches faits et les vœux formulés.

Tout d'abord, il faut rappeler la grande enquête de 1871[3]. On avait adressé un questionnaire aux Préfets, aux Maires, aux Tribunaux de com-

1. Cette exception en faveur de l'Etat contre laquelle s'élève M. Jacqmin est très justifiée. Quand l'Etat a un tarif de faveur, ce sont tous les citoyens qui en profitent.
2. Voir la seconde partie de ce chapitre.
3. Voir chapitre VIII, pages 175 et suivantes.

merce, aux Chambres de commerce, etc., et leurs réponses furent examinées dans les rapports de M. Dietz-Monnin [1], des 14 mars 1874 et 2 août 1875.

Le rapport de 1874, passant en revue les réponses parvenues à la Commission d'enquête, signale les principaux points suivants :

— Maintien des tarifs différentiels en usage, depuis très longtemps, dans toutes les entreprises de transports;

— Sérification des marchandises, ce qui présente sur les différents réseaux des divergences injustifiées;

— Inégalité et multiplicité de taxes, ce qui crée des confusions presque impossibles à éviter;

— Passage d'un réseau à un autre, ce qui donne lieu à des pertes de temps et multiplie les transbordements et les avaries;

— Insuffisance du matériel roulant, du personnel et des gares.

En ce qui concerne cette dernière critique, il y a lieu de remarquer qu'au moment de l'enquête on était encore sous l'impression immédiate des conséquences douloureuses de la guerre de 1870. Le matériel anéanti n'avait pu encore être reconstruit et, par contre, le trafic, arrêté pendant la guerre, avait repris avec une vitalité croissante immédiatement après la signature de la paix.

Dans son deuxième rapport, M. Dietz-Monnin, après avoir rappelé l'insuffisance des réponses au questionnaire, concluait à une enquête orale et indiquait comme base de cette enquête une série de questions nouvelles.

Comme les deux rapports n'ont guère qu'un intérêt historique, l'enquête n'ayant eu aucun résultat pratique, nous résumerons en quelques lignes les désidérata des départements et communes, dont la plupart avaient été formulés par la Chambre de commerce de Paris.

1° Revision des tarifs généraux, spéciaux, différentiels et communs, et adoption d'un tarif égal pour tous, uniforme pour toutes les Compagnies et comprenant un certain nombre de séries déterminées d'après la valeur, le poids et le volume de la marchandise;

2° Remaniement des tarifs internationaux, d'exportation et de transit, afin d'en faire disparaître des inégalités de prix profitables aux producteurs étrangers et préjudiciables aux intérêts français, et de les établir par tonne et par kilomètre, sans différences autres que celles qui seraient justifiées par des chargements complets de 4 à 5.000 kilogrammes;

3° Obligation pour les Compagnies de toujours faire prendre le chemin le plus court aux expéditions qui leur sont confiées ou, tout au moins, d'appliquer le tarif du parcours le plus direct et les taxes les plus réduites sans que l'expéditeur ait besoin de les réclamer;

4° Obligation de délivrer des récépissés énonçant, d'une façon claire et précise, les frais de transport, les frais accessoires, les remboursements, les délais de route et de séjour en gare;

5° Restitution du délai de quarante-huit heures accordé aux destinataires pour l'enlèvement des marchandises qui leur sont adressées en gare;

6° Abaissement des tarifs généraux en vue de produire une augmentation du trafic;

1. M. Dietz-Monnin, grand industriel, plus tard directeur de l'Exposition universelle de 1878.

7° Interdiction pour les Compagnies de relever leurs tarifs, lorsqu'elles les auraient abaissés pour détruire une concurrence, ou interdiction de les abaisser dans ce but spécial;

8° Organisation d'une vitesse accélérée et mixte pour le transport des marchandises;

9° Facilités à accorder aux grandes usines qui désireraient fournir leur matériel de transport;

10° Encouragements à la création de grandes agences de transport;

11° Transport, à 0 fr. 02 par tonne et par kilomètre, des céréales, de la houille, des engrais, du plâtre et de la chaux destinés à l'agriculture;

12° Création de lignes de concurrence;

13° Introduction de diverses réformes dans les cahiers des charges des concessions futures.

Les rapports de M. Dietz-Monnin provoquèrent des réponses et des critiques de la part des six grandes Compagnies ; mais, avant de les examiner, il convient de résumer l'enquête du Sénat[1], en 1877, sur les tarifs des chemins de fer. M. George déposa, le 13 décembre 1878, au nom de la Commission d'enquête du Sénat, un rapport sur les transports des marchandises en petite vitesse. M. George rappelait tout d'abord qu'il existait trois sortes de tarifs : les tarifs légaux, les tarifs généraux, les tarifs spéciaux. Il les définissait ensuite et les étudiait en détail.

1° Les tarifs légaux, c'est-à-dire les taxes autorisées par les cahiers des charges, étaient devenus des taxes normales pour les voyageurs et pour les marchandises lourdes et de peu de valeur intrinsèque. Dans les anciens cahiers des charges, les marchandises étaient divisées en trois classes seulement; les tarifs afférents à ces trois classes étaient primitivement fixés à 0 fr. 20, 0 fr. 18, 0 fr. 16 par tonne et par kilomètre, la perception étant proportionnelle à la distance.

Plus tard, on avait constitué une quatrième classe. Les taxes des trois premières classes avaient été abaissées à 0 fr. 16, 0 fr. 14 et 0 fr. 10 par tonne et par kilomètre. Pour la quatrième classe, on avait imaginé une échelle décroissante ; 0 fr. 08 pour les parcours n'excédant pas 100 kilomètres avec un maximum de 5 francs; 0 fr. 05 pour les parcours de 101 à 300 kilomètres, avec un maximum de 12 francs ; et 0 fr. 04 pour tous les parcours de plus de 300 kilomètres. Le tarif de la quatrième classe était ainsi un tarif à la distance, à base nouvelle.

2° Les tarifs légaux s'adaptaient difficilement aux diverses nécessités commerciales. Les Compagnies furent donc amenées à instituer des *tarifs généraux* inférieurs aux tarifs légaux, et différents suivant les marchandises. Ces tarifs généraux avaient le défaut de n'être pas les mêmes pour tous les réseaux et différaient entre eux quant à la classification des marchandises et quant aux bases d'application des taxes ; aussi M. George signale-t-il, par des exemples frappants[2], les inconvénients de ce système peu clair.

1. Voir chapitre X, page 220.

2. Les tarifs étaient publiés dans un gros in-quarto, imprimé très fin. Malgré ce grand format, il n'avait pas été possible d'énumérer pour toutes les stations le prix du transport

3° Les tarifs spéciaux, toujours inférieurs aux tarifs généraux, n'étaient applicables, ainsi que le fait remarquer M. George, qu'autant que l'expéditeur en faisait la demande. Par suite de la difficulté qu'avait cet expéditeur pour connaître toutes les réductions de taxes, il arrivait souvent que les tarifs spéciaux n'étaient pas réclamés.

4° Les tarifs communs ou internationaux.

Dans son rapport M. George résumait les griefs articulés contre la tarification en vigueur :

a) Les embarras et les difficultés résultant, pour le commerce, de la complication des tarifs paraissaient tenir une place prépondérante dans les préoccupations des déposants ; la simplification des taxes était un des désidérata les plus nettement formulés ;

b) Avant tout, on réclamait l'uniformité de classification sur tous les réseaux ;

c) On demandait également l'uniformité des tarifs généraux pour une même classe de marchandises ;

d) Bien qu'il y eût divergence sur la formule à adopter, le vœu général était que la taxe d'un parcours donné fût toujours supérieure à celle d'un parcours moindre ;

e) Les tarifs de gare à gare étaient très discutés ;

f) On réclamait la communauté absolue des tarifs généraux et l'extension de la communauté aux tarifs spéciaux ; on sollicitait aussi la multiplication des tarifs d'exportation ; on critiquait divers tarifs de transit comme nuisibles à l'industrie nationale ; certains tarifs internationaux étaient considérés comme portant atteinte à la protection instituée par les lois de douane ou comme étant de véritables tarifs particuliers avec certaines Compagnies étrangères ;

g) Les Compagnies secondaires, la batellerie, le cabotage accusaient les grandes Compagnies de leur faire une concurrence déloyale et de profiter pour cela des avantages de la garantie d'intérêts de l'Etat.

A ces plaintes les Compagnies répliquaient que la confusion apparente des taxes résultait de l'extrême diversité des nécessités auxquelles répondaient ces taxes ; qu'il en était résulté un abaissement notable du prix moyen des transports ; que, d'ailleurs, les concessionnaires avaient, aux termes de leur cahier des charges, la libre disposition de leurs tarifs, sauf à rester au-dessous des maxima légaux et à obtenir l'homologation de l'Administration : elles ajoutaient que le droit du Ministre des Travaux publics était, non point de refuser arbitrairement l'*exequatur* à leurs propositions de

de toutes les espèces de marchandises et de prévoir les taxes afférentes aux expéditions les plus diverses ; aussi, comme le *Recueil des tarifs* n'expliquait pas assez clairement les cas spéciaux, les intéressés avaient-ils les plus grandes difficultés pour calculer les taxes. — On a remplacé ce volume, aussi incommode que diffus, par des livrets spéciaux très simplifiés, et le grand *Recueil de tarifs*, remanié, est devenu le *Recueil Chaix;* malgré son étendue (deux volumes grand in-folio, un pour la grande vitesse et un autre pour la petite vitesse), il permet de chiffrer très facilement par avance la taxe afférente aux expéditions les plus diverses.

tarifs, mais d'examiner si ces propositions étaient conformes aux dispositions du cahier des charges.

M. George rappelait ensuite que le caractère d'utilité générale des chemins de fer primait leur caractère commercial; que les concessionnaires de voies ferrées étaient non pas de simples entrepreneurs de transports, mais de véritables dépositaires d'une partie de la puissance publique, que leurs agents étaient, à certains points de vue, investis des droits et prérogatives des fonctionnaires publics. C'est par suite de cette situation que l'ordonnance de 1846 avait, par son article 44, interdit la perception des taxes sans l'homologation préalable de l'Administration et, par son article 49, imposé aux Compagnies l'obligation de soumettre à l'approbation ministérielle toutes les modifications apportées aux prix antérieurement autorisés. Les cahiers des charges de 1859 et de 1863 avaient maintenu ces prescriptions, et il ne pouvait en être autrement, puisque les Compagnies devenaient encore plus dépendantes de l'Etat, le jeu de la garantie d'intérêts rendant ce dernier leur caution, en même temps que leur créancier, pour les sommes avancées à ce titre, et leur associé pour le partage des bénéfices. Le droit d'homologation réservé au Ministre devait évidemment avoir pour but, non seulement de vérifier si les tarifs modifiés étaient ou non en contradiction avec quelques-unes des dispositions générales du cahier des charges, mais encore d'apprécier si l'intérêt général était sauvegardé.

A l'appui de cette interprétation des textes, le rapporteur rappelait que l'Administration avait revendiqué ses droits à diverses reprises.

Le droit de l'Etat en matière de tarifs était certain pour l'avenir; mais pouvait-il aller jusqu'à obliger les Compagnies à modifier leurs tarifs actuels? L'affirmative n'était pas douteuse pour les tarifs spéciaux, grâce au caractère provisoire des autorisations; elle l'était beaucoup plus pour les tarifs généraux; quant aux tarifs légaux, ils ne pouvaient évidemment recevoir de modifications que du consentement des deux parties contractantes.

Après ces remarques générales, le rapporteur examinait en détail les tarifs légaux. Il rappelait que les anciens cahiers des charges ne prévoyaient que les tarifs kilométriques proportionnels, et que ce mode de perception était contraire à la logique et aux exigences économiques. Sans se déclarer l'adversaire systématique du tarif à base décroissante, il préférait le système belge, c'est-à-dire le tarif par zones[1], car ce système avait l'avantage de maintenir le tarif invariable. Par contre, il est vrai, avec le système des zones, pour deux points très voisins, dont l'un serait situé en deçà, l'autre au-delà de la limite d'une zone, la différence de taxe pouvait être considérable. Pour y remédier, il serait facile d'imaginer dans l'intérieur de la zone une échelle kilométrique à base décroissante.

La même condition s'appliquerait naturellement aux *tarifs généraux*,

1. L'exemple ci-dessous, pour une distance prise au hasard, montre bien la différence entre le tarif par zones et le tarif à base décroissante.

Soit une taxe de 0 fr. 06 pour les 10 premiers kilomètres, de 0 fr. 05 pour les 10 kilomètres suivants et de 0 fr. 04 pour les 10 kilomètres plus loin. Dans le système par zone le transport à 30 kilomètres coûterait donc : 60 + 50 + 40 = 150 centimes. Dans le tarif à base décroissante, la taxe serait de 0 fr. 06, soit, pour 10 kilomètres, 0 fr. 60; pour 20 kilomètres, 0 fr. 05 : 1 franc; pour 30 kilomètres, 0 fr. 04 : 1 fr. 20, etc.

sans d'ailleurs qu'il fût nécessaire d'admettre une décroissance uniforme pour toutes les séries: ainsi, pour les marchandises d'une grande valeur intrinsèque, on pourrait adopter une dégression beaucoup plus rapide que pour les marchandises de peu de valeur.

Le premier remaniement à apporter aux tarifs généraux était l'unification des diverses sérifications adoptées par les Compagnies; il fallait aussi obtenir l'unification des prix, afin qu'une tonne de marchandises, voyageant aux conditions du tarif général, pût parcourir toutes les grandes voies ferrées de la France. Cette réforme, désirée par le commerce, était combattue par les directeurs des grandes Compagnies qui croyaient impossible d'unifier les tarifs généraux, non seulement sur tous les réseaux français, mais encore dans la seule étendue d'un même réseau, et qui invoquaient à l'appui de leur opinion les différences que comportaient les lignes, tant au point de vue topographique qu'économique. Ces objections n'étaient pas heureuses : en effet, l'unité de direction et d'exploitation avait été le principal but que l'Etat avait cherché à atteindre lorsque, au prix de sacrifices considérables, il avait organisé le système des grands réseaux.

La Compagnie de l'Est fut la première à appliquer un tarif général uniforme sur toutes les lignes de sa concession. Cet exemple fut suivi par la Compagnie du Nord, malgré la concurrence de la batellerie et du cabotage.

Tout en voulant unifier les tarifs généraux pour l'ensemble du réseau, M. George n'entendait pas proscrire l'établissement de tarifs particuliers pour certaines lignes placées dans des conditions exceptionnelles.

M. George exprimait l'avis qu'il n'était pas possible de supprimer les tarifs spéciaux. Il était en effet indéniable, en droit, que le cahier des charges réservait aux Compagnies, sous certaines conditions, le droit d'abaisser ces tarifs, même partiels et conditionnels ; de plus, un grand nombre de tarifs spéciaux étaient, en fait, établis conformément à l'intérêt public. Tels étaient les tarifs d'exportation destinés à favoriser la vente des produits nationaux à l'étranger, les tarifs de transit destinés à disputer aux lignes étrangères le transport des marchandises d'un pays dans l'autre, beaucoup de tarifs internationaux destinés à amener à prix réduits les matières premières nécessaires à notre industrie et à activer nos échanges, les tarifs communs, enfin les tarifs spéciaux proprement dits qui, sans léser des intérêts légitimes, avaient pour but d'empêcher des déperditions de forces, de procurer une utilisation plus complète du matériel, d'accroître le rendement des diverses portions du réseau, d'éviter les retours à vide.

Ce n'était pas à dire, toutefois, qu'il fallût laisser aux Compagnies la liberté d'action qu'elles ne cessaient de réclamer : car, à côté de leurs intérêts, il y en avait d'autres, dont l'Etat avait la garde et qui pouvaient être compromis par les tarifs spéciaux. Ainsi les tarifs d'exportation, s'ils étaient accordés à certains centres et refusés à d'autres, constituaient pour ces derniers une cause d'infériorité et de ruine; les tarifs de transit pouvaient, dans certains cas, devenir une véritable prime aux industries étrangères riveraines de nos frontières, au préjudice de notre industrie nationale, et favoriser des ports étrangers au détriment des nôtres [1]. Les tarifs internationaux

1. Le rapporteur oubliait que des décrets de 1862 et 1864 (1er août) avaient déjà réglé cette question si importante dans le sens qu'il préconisait.

pouvaient donner des facilités excessives à l'importation; les tarifs communs et les tarifs spéciaux proprement dits avaient provoqué des plaintes, sur lesquelles il était inutile d'insister.

Il fallait qu'à l'avenir l'Administration apportât le plus grand soin à l'examen des proposisions des Compagnies, qu'elle fît précéder d'une enquête sérieuse les décisions d'homologation, et qu'elle empêchât les actes de concurrence abusive contre la batellerie ou contre les autres Compagnies de chemins de fer.

En résumé, la Commission formulait les conclusions suivantes :

I. En ce qui concernait les tarifs légaux à insérer dans les cahiers des charges des concessions à intervenir : remplacer les différents systèmes de tarifs, qui se trouvaient dans les cahiers des charges actuels, par un seul mode de tarifs analogue à ce qu'on nomme le tarif belge, c'est-à-dire un tarif à base constante, mais décroissant à mesure que la distance du parcours augmente.

II. En ce qui concernait les tarifs généraux qui seraient désormais soumis à l'homologation : exiger d'abord que les bases et les formules d'application des taxes fussent explicitement indiquées dans l'article 3 des conditions générales de chaque tarif.

Ensuite veiller : 1° à ce que les marchandises fussent désignées sous la même dénomination et réparties d'une manière uniforme en un même nombre de séries;

2° à ce que le tarif kilométrique de chaque série de marchandises fût, autant que possible, le même sur l'ensemble des grands réseaux;

3° à ce que les taxes fussent établies suivant les mêmes tarifs à la distance à base constante, et en ne tenant compte que des distances réelles.

III. En ce qui touchait les tarifs réduits connus sous le nom de tarifs spéciaux, communs, internationaux, de transit et d'exportation : soumettre ces tarifs à un nouvel examen; supprimer tous ceux que rendrait inutiles l'application des réformes proposées aux tarifs généraux, et ceux qui, n'ayant pour raison que l'intérêt particulier des Compagnies, seraient contraires, soit à l'intérêt du Trésor, soit à l'intérêt général, soit au respect des intérêts particuliers entre lesquels l'Etat devait maintenir égalité de traitement en les protégeant impartialement.

Dans la séance du 11 juin 1879, le Sénat, sur la proposition de M. Krantz, président de la Commission, décida le renvoi du rapport de M. George au Ministre des Travaux publics.

Toutes ces enquêtes, tous ces rapports successifs eurent une influence incontestable. On vit jour à travers toutes les critiques formulées depuis un grand nombre d'années. On tria, pour ainsi dire, les plaintes et on s'efforça d'obtenir des réformes sur certains points défectueux. C'est ainsi qu'on réclama et qu'on obtint en France l'unification et la réduction des tarifs. Du reste, on peut en constater la baisse constante, comme le prouve le tableau de la page 436 établi par le Ministère des Travaux publics[1] et indi-

1. Voir : *Bulletin des travaux publics*, t. II, p. 134; et *les Chemins de fer français*, de M. Picard, t. IV, p. 866.

quant la taxe moyenne kilométrique des marchandises de 1855 à 1882.

1855............	0f,0775	1869............	0f,0616
1856............	0 ,0756	1870............	—
1857............	0 ,0726	1871............	—
1858............	0 ,0718	1872............	0 ,0598
1859............	0 ,0721	1873............	0 ,0590
1860............	0 ,0692	1874............	0 ,0597
1861............	0 ,0672	1875............	0 ,0606
1862............	0 ,0673	1876............	0 ,0602
1863............	0 ,0660	1877............	0 ,0596
1864............	0 ,0610	1878............	0 ,0597
1865............	0 ,0608	1879............	0 ,0595
1866............	0 ,0599	1880............	0 ,0595
1867............	0 ,0610	1881............	0 ,0588
1868............	0 ,0607	1882............	0 ,0579

Mais ce tableau ne donne pas une physionomie exacte de l'abaissement constant de la taxe moyenne de transport; chaque année, l'ouverture de lignes neuves, sur lesquelles il n'y avait pas de tarifs spéciaux, a eu pour effet de relever la moyenne.

En suivant pas à pas la marche de la tarification française, il faut noter, d'abord, qu'en 1878 les Compagnies, émues des sérieuses critiques du public, présentèrent un projet de sérification uniforme : on voulait répartir les marchandises, sur tous les réseaux, en six séries identiques, et les faire figurer dans les tarifs généraux avec le même numéro de série et sous la même dénomination.

Une décision ministérielle du 17 avril 1879 approuva, en principe, ce projet [1].

Le 8 juillet 1880, les six grandes Compagnies soumirent à l'homologation ministérielle un tarif général commun suivant les recommandations formulées par l'Administration, après l'enquête sénatoriale et le rapport de M. George. Le tarif chiffrait le prix du transport d'une gare quelconque de l'un des réseaux à une autre gare quelconque d'un autre réseau. Il indiquait les bases sur lesquelles les taxes avaient été calculées. Il était établi d'après le système belge, c'est-à-dire que la base kilométrique, constante sur une certaine étendue, décroissait progressivement au fur et à mesure que cette distance augmentait. Enfin, il prenait pour élément essentiel la distance légale ou réelle, à l'exclusion des distances conventionnelles d'application.

Tout d'abord, dans leurs propositions, les Compagnies faisaient observer qu'un tableau réunissait déjà les tarifs pour toutes les distances, de 6 à 1.500 kilomètres ; les bases initiales fondamentales pour les cinq premières séries étaient respectivement de 0 fr. 16, — 0 fr. 14, — 0 fr. 12, — 0 fr. 10 et 0 fr. 08 [2] par tonne et par kilomètre. Elles s'appliquaient jusqu'à 350 kilo-

1. *Bulletin des Travaux publics*, t. II, p. 195.

2. Dans *les Chemins de fer français* (t. V, p. 525), M. Picard indique 0 fr. 09. Ce chiffre n'est pas celui de la circulaire ministérielle du 2 novembre 1881 ; et M. Picard lui-même, dans le même ouvrage, donne du reste, quelques pages plus loin (p. 529), le coefficient de 0 fr. 08.

mètres pour la première et la deuxième série, et jusqu'à 300 kilomètres pour la troisième, la quatrième et la cinquième. Pour les plus grandes distances, elles décroissaient de 0 fr. 01 par zone de 100 kilomètres jusqu'à atteindre respectivement les chiffres de 0 fr. 07, — 0 fr. 06, — 0 fr. 05, — 0 fr. 04, — 0 fr. 03; la taxe proposée pour les deux premières séries jusqu'à 350 kilomètres s'appliquait aux marchandises ayant le plus de valeur. Pour cette catégorie de marchandises, l'Administration n'avait pas demandé un tarif à base décroissante, mais les Compagnies avaient préféré appliquer le même système aux transports de toute nature.

Quant à la sixième série de marchandises, qui correspondait à la quatrième classe du tarif du cahier des charges, elle était taxée comme il suit :

Base initiale : 0 fr. 08 jusqu'à 40 kilomètres ;

Au-delà de 40 kilomètres jusqu'à 200, la base initiale descendait à 0 fr. 04 ;

Au-delà de 200 kilomètres, base constante de 0 fr. 03.

Le tarif jusqu'alors en vigueur pour les marchandises de cette catégorie était de 0 fr. 08 jusqu'à 100 kilomètres, 0 fr. 05 pour les distances comprises entre 100 et 300 kilomètres, et 0 fr. 04 pour les distances supérieures.

Le projet de tarif avait encore un autre avantage : il supprimait les taxes dites de soudure perçues au moment du passage d'un réseau dans un autre, et, dans le calcul de la distance, il ne tenait pas compte de l'itinéraire suivi par les marchandises.

Les Compagnies faisaient, en outre, ressortir dans leurs demandes d'homologation que, au lieu des 58 catégories de marchandises énumérées dans le cahier des charges, leur tarification s'appliquait principalement à 1.614 objets dénommés. On évitait des chances d'erreur dans la classification des objets expédiés. C'est ainsi que la sixième série prévoyait 34 espèces d'expéditions, au lieu des 12 prévues par le cahier des charges. De plus, il y avait lieu d'observer que si, pour les distances les plus courtes, on avait maintenu les taxes du tarif légal — 0 fr. 16, — 0 fr. 14, — 0 fr. 12, — 0 fr. 10 et 0 fr. 08, — ces taxes étaient considérablement diminuées pour les grands parcours; ainsi, par exemple, pour un parcours de 1.000 kilomètres, ces taxes s'abaissaient à 0 fr. 135, — 0 fr. 115, — 0 fr. 092, — 0 fr. 073, — 0 fr. 055 et 0 fr. 0336.

Enfin, il ne fallait pas s'inquiéter du fait que la nouvelle classification relevait certaines taxes, car, en supposant même une augmentation de 2 francs par tonne, le quintal ne supporterait qu'une surcharge de 0 fr. 20, insignifiante pour modifier la valeur de la marchandise.

Les Chambres de commerce, comme le Comité consultatif des Arts et Manufactures, furent appelées à formuler leurs observations sur le projet de tarif commun. La plupart d'entre elles (111 sur 173) répondirent à cet appel. La grande majorité, sans méconnaître les avantages de simplification et d'unité du projet, signalèrent la proportion excessive des relèvements. Dix-sept Chambres demandèrent formellement au Ministre de s'opposer à la mise en vigueur du tarif tel qu'il était proposé.

Les fonctionnaires du contrôle demandèrent aussi des modifications plus ou moins profondes. Le Ministre exigea, comme condition *sine qua non*, que le nouveau tarif général fonctionnerait non seulement comme tarif commun, mais aussi comme tarif intérieur pour les relations de chaque réseau pris isolément. C'était contraire aux intentions des Compagnies qui entendaient

que le nouveau tarif ne fût appliqué que pour les expéditions empruntant plusieurs réseaux et qui voulaient, sur leurs propres rails, maintenir les taxes de leur trafic intérieur.

Au Ministère, on entreprit la comparaison détaillée des tarifs généraux en vigueur avec le nouveau tarif, envisagé soit comme tarif commun, soit comme tarif intérieur. Ce travail offrait beaucoup de difficultés de détails. Il fallut dresser cent quatre-vingt-treize tableaux numériques et une grande quantité de diagrammes. Alors on vit clairement, en ce qui concerne les relations intérieures ou les relations de réseau à réseau, des relèvements notables pour les marchandises des séries supérieures, surtout pour les petites distances ; mais, en tout état de cause, le tarif de la sixième série était inadmissible pour les relations extérieures, attendu qu'il dépassait le maximum légal pour les distances de 100 à 300 kilomètres. Pour tous ces motifs, le Comité Consultatif qui ne voulait pas se borner à des conclusions en quelque sorte négatives, émit l'avis qu'il y avait lieu de demander aux Compagnies le remaniement de leurs formules et d'appeler spécialement leur attention sur le système suivant :

1° Les bases kilométriques initiales, pour les cinq premières séries, seraient respectivement :

1re série..................	0^{f},15	au lieu de	0^{f},16
2e —	0 ,13	—	0 ,14
3e —	0 ,11	—	0 ,12
4e —	0 ,10 (sans changement)		
5e —	0 ,08	—	

2° Ces bases initiales seraient appliquées pour les parcours de 100 kilomètres et au-dessous, au lieu de 350 et 300 kilomètres ;

3° La décroissance de la base pour les cinq séries serait de 0 fr. 01 par accroissement de 100 kilomètres, jusqu'à des minima de :

0^{f},07......................	Pour la 1re série
0 ,06......................	— 2e —
0 ,05......................	— 3e —
0 ,04......................	— 4e —
0 ,03......................	— 5e —

4° La sixième série, qui correspondait exactement à la quatrième classe du tarif du cahier des charges, serait taxée comme il suit :

Base initiale : 0 fr. 07 jusqu'à 25 kilomètres, au lieu de 0 fr. 08 jusqu'à 40 kilomètres ;

Au-delà de 25 kilomètres, jusqu'à 200 kilomètres, maintien de la base de 0 fr. 04 proposée par les Compagnies ;

Au-delà de 200 kilomètres, base constante de 0 fr. 03.

Le Comité estimait que, ainsi amendé, le projet des Compagnies réaliserait, aussi complètement que possible, les désidérata exprimés par le public et le Parlement en faveur de la simplification et de l'unification des tarifs généraux.

Il insistait, en outre, pour maintenir à la nouvelle classification son caractère provisoire, de manière à réserver tous les changements dont l'expérience ferait connaître l'utilité.

Le Ministre informa les Compagnies, par une dépêche du 2 novembre 1881, qu'il adhérait complètement aux conclusions du Comité Consultatif, et il les invita à lui soumettre des propositions pour la réforme des tarifs spéciaux [1].

La Compagnie d'Orléans, peut-être sous la pression de circonstances étrangères, fut la première à donner satisfaction à la demande du Ministre et aux conclusions du Comité Consultatif. Les autres Compagnies se montrèrent, d'ailleurs, disposées à suivre cet exemple. Du reste, on se débattait à cette époque au milieu des difficultés financières. Pour achever le *Grand Programme*, le Gouvernement s'était décidé à prendre des mesures radicales : il voulait imposer aux Compagnies la construction du troisième réseau, et pour cela il négociait de nouvelles conventions. Dans les pourparlers préliminaires, les Compagnies s'étaient engagées à apporter de grandes réformes dans la tarification des marchandises.

D'après les engagements des Compagnies, annexés aux conventions de 1883, ces réformes étaient principalement les suivantes :

1° En ce qui concernait les tarifs de la petite vitesse, il y aurait une classification uniforme des marchandises en six séries, suivant des barèmes à base décroissante ;

2° Les prix fermes de gare à gare cesseraient d'être la règle pour devenir l'exception, et de nouveaux tarifs spéciaux amèneraient des réductions sensibles pour des articles tels que la houille et les engrais ;

3° En ce qui touchait les tarifs d'importation, ils seraient, s'il y avait lieu, modifiés, tandis que pour les tarifs de transit on maintiendrait les dispositions fixées par les décrets des 26 avril 1862 et 1er août 1864 ; pour les tarifs d'exportation, on les transformerait de façon à les rendre analogues aux tarifs de transit ;

4° La Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée et la Compagnie de l'Est proposèrent également de diminuer le tarif de la grande vitesse et le « tarif de bestiaux » ;

5° Enfin, l'usage de billets d'aller et retour devait être généralisé.

Ces propositions des Compagnies ont-elles été suivies d'effet ?

La Compagnie de l'Est qui, dès le 18 novembre 1882, avait présenté des propositions de réforme, obtint l'homologation, après bien des modifications, le 1er août 1884 ; le nouveau tarif fut appliqué le 1er septembre suivant. Voici les bases de ce tarif par tonne et par kilomètre :

1re série....	0f,16	Pour des distances de 100 kilomètres ; pour les distances de 101 à 300 kilomètres, la taxe kilométrique s'abaisse de 0 fr. 01, et elle s'abaisse de 0 fr. 02 pour les distances supérieures à 300 ;
2e —	0 ,14	
3e —	0 ,11	
4e —	0 ,10	
5e —	0 ,08	de 0 à 150 kilomètres
	0 ,07	de 151 à 200 —
	0 ,04	au-dessus de 201 —
6e —	0 ,08	de 0 à 25 kilomètres
	0 ,04	de 26 à 100 —
	0 ,035	de 101 à 300 —
	0 ,03	au-dessus de 301 —

1. Voir *Bulletin du Ministère des Travaux publics*, t. IV, p. 270.

Dans ce tarif on appliquait le système « belge », c'est-à-dire l'échelle à base décroissante par zones. En le comparant avec les anciens tarifs, on constate que presque toutes les bases nouvelles — à l'exception de celle de la quatrième série, qui est un peu plus élevée — sont notablement inférieures aux anciennes. On fondait les 72 tarifs spéciaux alors existants, en 12 groupes au lieu de 28 : 1° animaux vivants ; 2° céréales ; 3° combustibles ; 4° bois ; 5° matériaux de construction ; 6° minéraux ; 7° bitume, chaux et ciment ; 8° graisses et huiles ; 9° matières textiles et papier ; 10° produits chimiques et verre ; 11° engrais de toute nature ; 12° divers.

Les barêmes du tarif général, pour les marchandises en petite vitesse expédiées à la tonne, et du tarif spécial pour les animaux vivants, donnent une idée de ces taxes.

Barême du Tarif général et Barême du Tarif spécial des animaux vivants.

COMPAGNIE DE L'EST (1884).

DISTANCES	MARCHANDISES A LA TONNE						ANIMAUX VIVANTS		
	SÉRIES								
	1	2	3	4	5	6	BÊTES A CORNES CHEVAUX MULETS ANES	VEAUX PORCS	MOUTONS BREBIS AGNEAUX CHÈVRES
kilom.	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs
6	0,95	0,85	0,65	0,60	0,50	0,50	1,60	0,65	0,30
25	4,00	3,50	2,75	2,50	2,00	2,00	3,50	1,40	0,70
50	8,00	7,00	5,50	5,00	4,00	3,00	6,00	2,40	1,20
75	12,00	10,50	8,25	7,50	6,00	4,00	8,50	3,40	1,70
100	16,00	14,00	11,00	10,00	8,00	5,00	11,00	4,40	2,20
125	19,75	17,25	13,50	12,25	10,00	5,90	13,50	5,40	2,70
150	23,50	20,50	16,00	14,50	12,00	6,75	16,00	6,40	3,20
175	27,25	23,75	18,50	16,75	13,75	7,65	18,50	7,40	3,70
200	31,00	27,00	21,00	19,00	15,50	8,50	21,00	8,40	4,20
225	34,75	30,25	23,50	21,25	16,50	9,40	23,50	9,40	4,70
250	38,50	33,50	26,00	23,50	17,50	10,25	26,00	10,40	5,20
275	42,25	36,75	28,50	25,75	18,50	11,15	28,50	11,40	5,70
300	46,00	40,00	31,00	28,00	19,50	12,00	31,00	12,40	6,20
325	49,50	43,00	33,25	30,00	20,50	12,75	33,50	13,40	6,70
350	53,00	46,00	35,50	32,00	21,50	13,50	36,00	14,40	7,20
375	56,50	49,00	37,75	34,00	22,50	14,25	38,50	15,40	7,70
400	60,00	52,00	40,00	36,00	23,50	15,00	41,00	16,40	8,20
425	63,50	55,00	42,25	38,00	24,50	15,75	43,50	17,40	8,70
450	67,00	58,00	44,50	40,00	25,50	16,50	46,00	18,40	9,20
475	70,50	61,00	46,75	42,00	26,50	17,25	48,50	19,40	9,70
500	74,00	64,00	49,00	44,00	27,50	18,00	51,00	20,40	10,20

La Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée proposa de modifier le système de barêmes et de remplacer les trois classes du cahier des charges de 1857, dont les bases par tonne et par kilomètre étaient de 0 fr. 16, 0 fr. 14 et 0 fr. 10, par cinq classes dont les bases décroîtraient suivant le parcours et qui variaient

de	0 fr. 16	0 fr. 14	0 fr. 12	0 fr. 10	0 fr. 08
à	0 fr. 13	0 fr. 11	0 fr. 09	0 fr. 07	0 fr. 05

Elle offrit également des tarifs spéciaux pour les houilles, les sucres, les céréales, les produits métallurgiques et les engrais, et s'engagea à supprimer les prix fermes de gare à gare pour mettre à la place des tarifs différentiels.

La Compagnie du Nord avait adopté, pour les cinq premières séries, des tarifs analogues à ceux de 1880. — Pour la sixième série, elle avait accepté en partie les modifications proposées par le Comité consultatif, soit 0 fr. 08 pour les 25 premiers kilomètres, 0 fr. 04 de 26 à 100 kilomètres, et 0 fr. 035 de 101 à 300 kilomètres, le réseau, très ramassé, n'ayant pas de lignes plus longues.

De leur côté, les Compagnies de l'Ouest, d'Orléans et du Midi avaient modifié leurs tarifs de petite vitesse pour les rendre semblables aux tarifs de 1880.

Malgré toutes ces réformes, on ne parlait pas d'un tarif général commun qui manque encore aujourd'hui. Sa création, si tardive qu'elle fût, était singulièrement facilitée par la simplification des tarifs intérieurs et par l'adoption d'une classification uniforme des marchandises avec des taxes sensiblement identiques sur tous les réseaux.

Quant aux tarifs spéciaux, ils présentaient encore bien des inégalités; elles s'expliquent par la nature même de ces tarifs qui doivent s'adapter aux circonstances les plus diverses.

Les transports en grande vitesse ont subi des réductions importantes de 10 à 15 %, et l'usage des billets d'aller et retour s'est beaucoup étendu. Quant à la réduction du prix des billets de voyageurs, insérée dans les conventions de 1883, elle était liée à l'obligation d'attendre, sinon la suppression, au moins une réduction de l'impôt sur les transports correspondants; or la situation financière ne permettait pas de toucher à cet impôt.

Quant à la réforme des tarifs d'importation, d'exportation et de transit qui ont été si discutés et dont l'importance est si grande au point de vue économique, on ne pouvait l'obtenir par un simple accord à intervenir entre le Gouvernement et les Compagnies. Il ne fallait tenter cette réforme qu'après avoir recueilli l'avis de tous les intéressés. Le Ministre des Travaux publics, par une circulaire du 26 janvier 1884, invita donc les Compagnies à lui faire des propositions à cet égard, et en même temps demanda aux Chambres de Commerce de formuler leurs désidérata. Une Commission spéciale, dans

laquelle les Compagnies de chemins de fer étaient représentées, devait ensuite donner son avis sur chacun de ces tarifs.

En résumé, la taxe kilométrique moyenne (impôts déduits) était encore, en 1855, de 0 fr. 0765 pour les marchandises et de 0 fr. 0591 pour les voyageurs. Après la fusion de 1860, elle fut ramenée à 0 fr. 0692 et à 0 fr. 0564.

En 1872, elle descendit à 0 fr. 0591 pour les marchandises et à 0 fr. 0486 pour les voyageurs.

Enfin, elle était tombée, en 1882, à 0 fr. 0589 et à 0 fr. 0486.

En définitive, de 1855 à 1882, le tarif moyen avait subi, pour les marchandises, une baisse de 23 % et, pour les voyageurs, de 17,8 %.

DEUXIÈME PARTIE.

LES TARIFS DEPUIS 1883.

Au milieu des événements qui amenèrent l'État à conclure les conventions de 1883, on n'avait pas perdu de vue la réforme des tarifs ; mais cette réforme n'aboutissait pas aussi vite que beaucoup le désiraient, et les protagonistes du rachat des voies ferrées par l'Etat, qui ne s'étaient pas encore consolés de leur échec, crurent qu'en agitant le fantôme des tarifs ils pourraient remettre de nouveau en question le rachat.

C'est alors qu'eut lieu l'interpellation de MM. Thévenet et Jamais, dont la discussion se continua presque sans interruption du 22 février au 27 mars 1886.

Deux points constituaient tout le débat : les tarifs de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée et l'étendue des droits de l'Etat en matière de tarifs.

La Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée avait essayé (nous l'avons déjà dit) une nouvelle tarification qui supprimait certaines facilités et qui uniformisait les prix de transports. Lors de la publication du tarif, beaucoup de personnes se crurent lésées, et les plaintes furent si nombreuses que le Ministre des Travaux publics se vit forcé d'intervenir auprès de la Compagnie.

Sans explication, quelques-unes des taxes si discutées furent rectifiées et modifiées par de prétendus « errata » (!), le 25 novembre 1885 et le 1er janvier 1886.

Les interpellateurs avaient donc beau jeu pour attaquer la Compagnie. Le Ministre, dans sa réponse, se borna à expliquer que, lorsqu'il avait introduit dans son tarif général l'échelle décroissante, au lieu de la taxe kilométrique, et remplacé de nombreux tarifs spéciaux par des tarifs très sérieusement réduits pour les grandes distances, il y avait eu nécessairement quelques relèvements de taxes. Il montrait que les réductions répondaient incontestablement à des vœux légitimes du public et assurait qu'à l'avenir il

insisterait davantage auprès des Compagnies pour la réalisation de ces vœux.

Tout d'abord, il était juste de ne pas oublier que la Compagnie avait, dans ses nouveaux tarifs, consenti de très grandes réductions aux usines et aux mines si nombreuses dans le périmètre de son réseau ; mais, par contre, elle avait désappointé bien des petites industries, car son tarif était trop schématique — ou, comme on l'a dit : *plus théorique qu'éclairé;* — dans les efforts faits pour uniformiser autant que possible les prix de transports, on n'avait pas assez tenu compte des cas particuliers. En outre, la crise commerciale qui sévissait alors sur bien des industries avait rendu doublement sensibles les effets de la tarification nouvelle.

Mais la discussion des tarifs des Compagnies de chemins de fer n'était, en somme, pour bien des orateurs, qu'un fallacieux prétexte pour pouvoir attaquer la politique générale du Gouvernement. C'est ainsi que M. Wilson critiqua les tarifs de la Compagnie d'Orléans, afin de pouvoir reprocher au Gouvernement d'avoir laissé échapper l'occasion de racheter cette Compagnie au compte de l'Etat. Le Ministre, M. Baïhaut, répondit qu'autrefois il avait été lui-même le rapporteur d'une Commission qui avait exprimé le vœu qu'on « étudiât » (c'est-à-dire qu'on préparât) le rachat des chemins de fer. Il n'avait pas changé d'avis. L'Etat ne devait à aucun prix abandonner son droit de rachat, car ce droit pouvait, à un moment donné, devenir absolument nécessaire ; mais cependant on devait convenir que si, en 1881 ou en 1882, tous les chemins de fer avaient été acquis par l'Etat, le Trésor aurait alors assumé une charge annuelle de 574 millions, et que le produit net réalisé par les Compagnies dans les années 1881 à 1884, — soit 531, — 520, — 499, — 481 millions, avait été de beaucoup inférieur à cette charge[1].

Un autre orateur, M. Dreyfus, exprima le vœu qu'à l'avenir l'homologation des tarifs fût donnée par le Parlement et non plus par le Ministre. Il ajoutait que, si cette réforme paraissait trop radicale, il faudrait tout au moins faire entrer des députés et des sénateurs dans le Comité Consultatif; il proposait aussi d'enlever toutes les questions de tarifs à la compétence du Ministre des Travaux publics pour les donner au Ministre du Commerce. Ces propositions furent facilement repoussées. On ne pouvait, en effet, méconnaître le danger qu'il y avait à laisser les tarifs à la merci d'une majorité parlementaire et des fluctuations politiques. D'un autre côté, le Ministre du Commerce serait tenté d'imposer aux Compagnies les tarifs réclamés dans les milieux industriels sans se soucier du préjudice que cela pourrait porter au reste du public.

Pour M. Waddington, les tarifs furent cause que le commerce français a été beaucoup plus éprouvé par la crise de 1880 que le commerce anglais ou le commerce allemand. D'après lui, il ne fallait pas que le Comité Consultatif formulât seulement des avis, il fallait augmenter le pouvoir du Ministre qui n'avait eu jusqu'alors qu'un droit de *veto;* il fallait que l'Etat ressaisît le droit d'initiative[2]. Répondant à une interruption, M. Waddington affirma

1. Voir les résultats d'exploitation et les produits nets des grandes lignes d'après les comptes réglés, chapitre XIV, page 354.

2. En effet, le Ministre n'avait pas d'initiative pour imposer les réductions de taxes. — En fait, dans bien des circonstances, la grande industrie aurait été enchantée que l'État eût ce droit.

qu'il avait cru, cinq ans auparavant, à la possibilité du rachat des réseaux par l'Etat : il avait alors soutenu cette idée ; mais aujourd'hui, il ne croyait plus pouvoir la voter.

M. Félix Faure, dans un long discours prononcé le 15 mars 1886 [1], prouva, par l'histoire antérieure des chemins de fer français, qu'au moment où le Gouvernement avait voulu accélérer la construction, il n'avait pas été possible de réserver à l'Etat des droits plus importants en matière de tarifs. Il affirma que l'Etat n'avait plus ses droits antérieurs, pas plus en matière de tarifs qu'au point de vue du partage éventuel des bénéfices nets. Par de nombreux exemples, il assura que les tarifs français, alors en vigueur, étaient inférieurs aux tarifs réels allemands, suisses ou italiens correspondants ; seuls, les tarifs belges étaient un peu plus modérés. La situation n'était donc pas aussi mauvaise qu'on l'avait dépeinte. Le seul reproche qu'on pouvait faire à la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, c'était d'avoir voulu beaucoup trop généraliser et uniformiser, et cette tarification uniforme était tout ce qu'il y a de moins pratique. Par ailleurs, M. Félix Faure s'indignait de l'hostilité nouvelle contre les tarifs à base décroissante, qui avaient eu à supporter déjà une lutte de plus de cinquante ans.

L'orateur s'étendit sur « les tarifs de pénétration [2] ». Ils étaient destinés à faciliter les importations en France, en ce sens que, pour transporter un même tonnage de marchandises de la frontière à une station du centre de la France, le prix sera moins élevé que celui du même transport exécuté inversement de la même station à la même frontière.

A ce propos, M. Félix Faure relevait quelques erreurs commises par les précédents orateurs et provenant d'une confusion entre les tarifs d'importation et les tarifs d'exportation. Ainsi, par exemple, le tarif d'importation, pour le transport des vins étrangers du Havre à Lyon, ne s'élevait pas, comme on l'avait prétendu ,à 39 francs, mais à 49 fr. 35. Le tarif de 39 francs était un tarif d'exportation pour les vins indigènes transportés de Lyon au Havre. Du reste, pour l'appréciation des taxes correspondant au trafic extérieur, il était indispensable de les comparer avec les tarifs de même espèce usités à l'étranger.

En résumé [3], M. Félix Faure s'était prononcé en faveur d'une grande liberté d'action pour les Compagnies : « Il est, à mon avis, préférable « d'intervenir le moins possible dans les affaires économiques ; il faut « laisser à ces intérêts le soin de se mouvoir, et ne pas les entraver en leur « imposant des règles trop absolues. Assurez-leur la stabilité politique et la « stabilité économique ; — un peu de liberté et beaucoup de stabilité. »

Dans la suite des débats [4], le morceau capital de cette longue discussion fut le discours de M. Raynal [5], l'ancien Ministre des Travaux publics, qui parla pendant deux séances, les 22 et 23 mars : il défendit sa politique des

1. *Journal officiel* du 16 mars 1886.
2. Nous reviendrons plus tard sur ces tarifs.
3. **Paragraphe ajouté par le Traducteur.**
4. C'est ainsi que M. Brialou put déclarer que : « Si l'on continue à refuser le rachat par une voie légale, tel qu'il est réclamé par les industriels, les commerçants et les contribuables, le peuple emploierait les moyens révolutionnaires, comme l'avaient fait les maîtres de la Révolution pour les biens de la noblesse et du clergé. »
5. *Journal officiel*, 1886, pages 544 et suivantes.

conventions avec les Compagnies et réfuta les assertions des orateurs qui avaient présenté les nouveaux tarifs des Compagnies comme défectueux dans leur ensemble.

Il assura que M. Pelletan avait commis une erreur en prétendant qu'on pouvait très bien imposer des charges extraordinaires aux Compagnies, puisque le produit net des Compagnies représentait 11 °/₀ des capitaux engagés. « En effet, poursuivait-il, le capital engagé par les Compagnies de chemins de fer (actions et obligations), déduction faite des subventions de l'Etat, était, en 1885, de 9 milliards et demi. Les tarifs, tels qu'ils sont, donnent 470 millions, c'est-à-dire un intérêt et un amortissement au-dessous de 5 °/₀, — 4 ³/₄ °/₀, — ce qui n'est pas de beaucoup supérieur à ce qu'on obtient en Angleterre, soit 4,50 °/₀ (d'après M. Mundella), et au chiffre des Etats-Unis, 4 °/₀ (Lavoinne et Pontzen).

« Certainement, tous les tarifs français n'étaient pas parfaits. Quelques-uns étaient élevés, mais ils n'avaient pas empêché l'expansion commerciale et industrielle du pays, ce dont témoignait l'augmentation du trafic des voyageurs et des marchandises, qui avait passé de 111 millions de voyageurs et 44 millions de tonnes, en 1869, à 200 millions de voyageurs et 88 millions de tonnes de marchandises en 1882.

« Le trafic avait donc presque doublé en treize années, et ce résultat n'avait été surpassé dans aucun autre pays. »

Des orateurs avaient comparé le prix moyen de transport par kilomètre, en France et à l'Étranger, pour prouver que les tarifs avaient été relevés.

M. Raynal leur répondit : « Pour déterminer le prix moyen, il est nécessaire de diviser le tonnage total par le prix du transport total, cela fait tant par tonne et par kilomètre.

« Donc, pour que la comparaison des taxes moyennes eût une portée mathématique, il faudrait que les pays eussent des trafics semblables : mais, lorsqu'il s'agit de pays différents, et même lorsqu'on prend en France des Compagnies ayant des trafics ne présentant entre eux aucune analogie, on se trouve en présence d'une base qui n'a plus qu'une valeur relative très faible et qui est susceptible d'engendrer les erreurs les plus monstrueuses.

« Ainsi, par exemple, la comparaison avec l'Amérique est très difficile. Les concessions de terrains gratuites, le libre parcours accordé aux colons pour les exciter à devenir propriétaires ou locataires de parcelles du domaine de chemin de fer, ont pour effet d'abaisser la taxe moyenne.

« Le même fait se constate pour l'Allemagne, où les voies ferrées transportent beaucoup de matières lourdes, encombrantes (charbons, minerais), circulant en wagon complet. En France, au contraire, cette catégorie de transports est plus rare ; il est donc de toute évidence qu'avec des tarifs en général plus élevés en Allemagne qu'en France, on aurait une base moyenne moins élevée qu'en France.

« Mais il y a une autre cause que la nature de la marchandise transportée qui empêche la taxe moyenne d'être une base certaine de comparaison : c'est le développement du réseau, c'est la longueur moyenne de chaque transport. C'est la principale raison pour laquelle, en Amérique, la taxe moyenne est si faible. Enfin il faut tenir compte de la création des lignes nouvelles.

« Lorsqu'on étend le réseau, les nouvelles sections livrées à l'exploitation

sont généralement improductives ou peu productives pendant les premières années, et il en résulte que sur ces sections il y a peu d'application des tarifs à bon marché : elles sont loin d'offrir un mouvement industriel considérable, et alors plus il y a de lignes nouvelles, — toutes choses égales d'ailleurs, — plus la moyenne kilométrique doit monter, alors que la tarification reste invariable. C'est ce qui est arrivé pendant la période 1875-1883 où le réseau des voies ferrées s'est accrû en Allemagne de 29 °/₀ et en France de 42 °/₀.

« Or, tout le monde sait, dit M. Raynal, que pendant cette période où l'on signale l'augmentation de la taxe kilométrique moyenne il n'y a pas eu un seul relèvement de tarifs.

« En réalité, il n'y a qu'un moyen pour comparer les tarifs, c'est de les prendre un à un, comme l'a fait M. Félix Faure. »

A l'appui de sa thèse, M. Raynal examina, pour en comparer les tarifs, les trois articles les plus importants : céréales, houilles et minerais. Le tout représentait 90 °/₀ des transports des marchandises en Allemagne ; pour comparer les tarifs, il présenta les chiffres suivants, indiquant les taxes perçues sur les réseaux d'Etat allemand et français.

NATURE DU TRANSPORT	DISTANCE DU TRANSPORT	NOUVEAU TARIF DU CHEMIN DE FER DE L'ÉTAT EN FRANCE PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE	TARIF ALLEMAND PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE
Céréales	à 100 kilomètres	5 c,25	5 c,87
	200 —	4 ,62	5 ,50
	400 —	3 ,56	5 »
Houille	à 100 kilomètres	4 c,72	4 c,25
	200 —	3 ,50	3 ,50
	400 —	2 ,75	3 ,50
Minerais	à 100 kilomètres	3 c »	3 c,15
	200 —	2 ,50	3 »
	300 —	2 »	3 »

On voit que les tarifs du réseau d'État français étaient inférieurs à ceux du réseau allemand [1]. En comparant ces derniers avec ceux des grandes Compagnies, on constaterait l'équivalence.

Ensuite l'orateur passa longuement en revue les « tarifs à base décroissante » et montra qu'en Amérique, comme en Angleterre, ils ont résisté victorieusement à toutes les attaques. Tous les nouveaux tarifs spéciaux des

1. Voir Ulrich : *Die Fortschreitende Ermaszigung des Eisenbahngütertarifs. — Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik*, 1891, page 55.

Compagnies françaises reposaient sur ce principe : le prix kilométrique décroît à mesure que la distance augmente.

En établissant ces tarifs, les Compagnies ont donc rempli, et au-delà, leurs engagements vis-à-vis du public ; et l'Etat n'avait pas à s'immiscer dans des questions de tarifs, tant que ces derniers restaient inférieurs aux maxima légaux. Précisant son opinion à propos d'une interruption de M. Camille Pelletan, M. Raynal fit remarquer que le droit de reviser les maxima n'impliquait pas le droit de fixation des tarifs, et à ce propos il cita l'opinion du Ministre anglais, M. Mundella :

« L'inégalité des tarifs, au point de vue des distances, est une conséquence « nécessaire de la concurrence; elle est, en outre, un élément essentiel de « l'entreprise des transports, c'est-à-dire que le principe qui dirige une « Compagnie de chemins de fer dans la fixation de ses taxes doit être celui-ci : « établir des tarifs destinés à créer un trafic et permettant aux produits « d'une région de faire concurrence à ceux d'une autre région sur un marché « commun. Le pouvoir pour les Compagnies d'établir des taxes spéciales a « donc pour effet de développer un commerce qui n'existerait pas sans cela, « et il est tout à fait évident qu'une partie du commerce anglais a été créée « et se développe grâce aux tarifs spéciaux. »

« On voit donc, ajouta M. Raynal, que M. Mundella admet, en matière de transports, des inégalités nécessaires, et qu'il a des idées très différentes de celles des adversaires des Compagnies qui voudraient voir supprimer tous les tarifs spéciaux. Bien plus, le Ministre anglais s'est exprimé en termes formels pour démontrer qu'il ne pouvait pas y avoir hostilité entre les Compagnies et leurs clients :

« *Je ne crois pas que les Compagnies cherchent à décourager les mar-* « *chandises anglaises. L'intérêt des Compagnies est identique à celui du* « *pays* ».

Après avoir répondu à M. Camille Pelletan, l'orateur réfuta l'assertion de M. Brialou. Celui-ci avait en effet soutenu que la réduction des tarifs n'amènerait pas forcément la baisse des produits nets, et qu'il serait de bonne politique de faire cette réduction dans l'intérêt même des chemins de fer. « Il est incontestable, déclara l'ancien Ministre, que plus on peut réduire les tarifs, mieux cela vaut pour le commerce et l'industrie ; mais il faut songer à défendre le budget de l'Etat, car la garantie d'intérêts peut avoir une singulière répercussion sur les finances nationales.

« Quant à prétendre que les réductions de tarifs n'influenceraient pas le produit net, cela semble contestable.

« Mais sur ce point, comme sur bien d'autres, il n'y a pas de vérité absolue ni dans un sens ni dans l'autre. Tout dépend des circonstances. On ne peut nier que les chemins de fer de l'Etat n'aient fait une expérience très intéressante : après l'abaissement des tarifs, il s'est produit, au bout d'un certain temps, une progression dans le trafic et le résultat de la réforme a été généralement favorable. Mais peut-on exciper de cet exemple pour déclarer que partout où on réduira les tarifs on ne diminuera pas le produit net ? Des essais tentés en Belgique prouvent le contraire.

« En Belgique, en effet, où l'Etat est propriétaire des chemins de fer, où il exploite lui-même, on a fait des expériences pour rechercher jusqu'à quel point on pouvait aller, en fait de réduction des tarifs, sans diminuer le

produit net. On réduisit les tarifs de 60 %. Il est évident que le nombre de voyageurs a augmenté, mais il en est résulté néanmoins une différence telle au désavantage du budget de l'Etat qu'après une expérience de dix-huit mois on a relevé les tarifs de manière à ramener le dégrèvement seulement à 20 %.

« Le même phénomène avait été constaté en Angleterre lors des abaissements considérables faits en 1838-1839 sur les taxes des postes. Au moment de la réforme, le produit des postes était de 58 millions, les dépenses de 17 millions, le produit net de 41 millions. Il fallut treize ans pour que le produit brut des taxes devînt supérieur à celui de 1839. Ce n'est qu'en 1852 que la recette postale atteignit 60 millions. Mais, comme les dépenses étaient plus considérables (32 millions), le produit net en 1852 n'était plus que de 27 millions. Ce ne fut que vingt-deux ans plus tard, c'est-à-dire trente-cinq ans après l'application de la réforme postale, que le produit net de 1839 fut dépassé. En 1874, le produit brut s'éleva à 143 millions, au lieu de 58 millions en 1839 et de 60 millions en 1852, et les dépenses étaient de 97 millions, si bien qu'à cette époque la différence était de 45 millions entre les recettes et les dépenses. »

La réforme postale française conduisait à des réflexions analogues. En 1885, c'est-à-dire la huitième année qui suivit la réforme, les recettes n'avaient progressé que de 27 millions, tandis que le chiffre des dépenses avait monté de 30 millions.

M. Raynal essaya de chiffrer dans quelle progression le trafic devrait augmenter pour que les Compagnies obtinssent les mêmes produits après avoir réduit leurs taxes de 25 %. Il indiqua que le tonnage devrait tripler. Selon lui, la question qui primait toutes les autres, c'était celle de savoir si l'on pouvait compter sur l'augmentation du tonnage nécessaire pour rétablir l'équilibre. Aussi, avant de songer à la réduction des tarifs, il fallait s'occuper de défendre le budget et les intérêts de l'Etat, éviter des entraînements imprudents et dangereux. Quant à admettre avec M. Dreyfus qu'il y avait un intérêt démocratique à abaisser le prix des transports, M. Raynal le contestait.

Il ne voyait pas trop en quoi il était démocratique de faire payer au budget de l'Etat, c'est-à-dire à tous, ce qui devait profiter à une catégorie, même nombreuse, de citoyens. Il nia que les prix de transports constituaient des impôts, car ils n'étaient que l'équivalent d'un service rendu. Ce qui prouvait bien que la taxe n'était pas regardée comme un nouvel impôt, c'était que dans le pays où il n'y avait pas de chemins de fer, c'est-à-dire où il n'y avait pas de perception de prix de transport, et par conséquent pas d'impôt, on s'en plaignait, et non seulement on ne cherchait pas à éviter, mais on désirait l'établissement de chemins de fer.

Ce qui le prouvait encore, c'était que les impôts ont généralement une tendance à s'élever; or avec les chemins de fer on payait aujourd'hui 0 fr. 06 pour des transports qui en coûtaient autrefois de 0 fr. 25 à 0 fr. 30.

Avant de terminer son discours, M. Raynal rappela quels étaient, en matière de tarifs, les résultats des conventions de 1883 et déclara que, si ce

qui avait été stipulé dans les conventions pouvait paraître insignifiant, on devait reconnaître que ce qui se trouvait dans les engagements écrits avait une importance considérable, car le texte du projet de loi en avait, en quelque sorte, confirmé la disposition, et personne ne pouvait, de bonne foi, admettre que ces engagements des Compagnies n'avaient pas autant de valeur que les autres. Ces promesses seraient tenues lorsque le moment en serait venu.

Après le discours de l'auteur des conventions de 1883, il n'y a à retenir de ce long débat parlementaire que l'ordre du jour, adopté à plus de deux cents voix de majorité, dans lequel on invitait le Gouvernement à poursuivre avec les Compagnies des négociations en vue de la réduction des taxes existantes et de la réforme des tarifs dans la mesure du possible.

En dehors du Parlement, les tarifs d'exportation et les tarifs d'importation — ou tarifs de pénétration, — selon la spirituelle expression de M. Allain-Targé, — furent l'objet de vives et nombreuses critiques.

Le Gouvernement avait tenu compte de ces plaintes en décidant de procéder à la revision de tous les tarifs qui pouvaient intéresser le régime douanier en France.

Dans une circulaire en date du 26 janvier 1884, le Ministre des Travaux publics demandait aux Chambres de commerce :

1° Quelles sont les taxes de chemins de fer qui, en permettant aux marchandises étrangères d'arriver sur le marché français dans des conditions plus avantageuses que celles qui leur sont offertes par les autres modes de transports, troublent, au préjudice de la production nationale, les conditions économiques résultant du régime douanier ?

2° Quels sont, parmi les tarifs de transit, ceux dont les prix doivent être appliqués, dans les conditions indiquées par les Compagnies, à l'exportation des produits français ?

3° Quelles sont, en ce qui concerne les tarifs de transit, les mesures à prendre en vue de développer le mouvement commercial des ports français ?

Les Compagnies de chemins de fer avaient pris l'engagement d'acquiescer autant que possible à la demande du Ministre.

Le 1er février 1887, à la fin de l'enquête, 59 Chambres de commerce seulement, sur 173 Chambres, avaient répondu à la circulaire, et encore, parmi ces réponses, 34 ne donnaient que des appréciations très vagues; 25 Chambres avaient répondu réellement au questionnaire ; leurs vœux, sur une cinquantaine de questions, furent communiqués aux Compagnies, et le dossier complet fut ensuite soumis à l'examen du Comité Consultatif qui contenait dans son sein plusieurs industriels.

Le Comité rejeta immédiatement 30 propositions de modifications et se réserva de faire connaître ultérieurement son appréciation sur une vingtaine.

Voici maintenant quelques détails sur certains tarifs spéciaux qui ont soulevé de nombreuses polémiques.

Ce sont, en premier lieu, les « tarifs de pénétration », qui pourraient être appelés plus exactement tarifs d'expansion[1].

Ils appartiennent, pour la plupart, à la catégorie des tarifs internationaux. Parmi ces derniers, les uns sont absolument réciproques et les transports, qui s'effectuent aux conditions de ces tarifs, sont taxés de même dans les deux sens. C'est le cas des tarifs italiens de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.

D'autres tarifs internationaux, tout en étant réciproques, ne jouent, en fait, que dans un sens : c'est le cas du tarif Paris-Lyon-Méditerranée 206, relatif aux vins, car la France n'envoie pas de vins ordinaires dans un pays qui, comme l'Italie, ne sait où placer sa surabondante production.

Enfin, d'autres tarifs internationaux ne sont pas réciproques : ils sont purement de pénétration et s'appliquent soit à des marchandises que la France ne produit pas (oranges, citrons), — ceux-là, on ne songe pas à les incriminer, — soit à des matières que la France produit, mais en quantité insuffisante pour la consommation (houilles, vins), soit enfin à des marchandises que la France produit plus tard que certains pays étrangers (fruits frais, légumes frais, primeurs).

Ce sont les transports vers Paris qui ont nécessité ces tarifs, et les besoins, comme le goût luxueux de ses habitants, se trouvent satisfaits, grâce à ces taxes réduites. Est-ce un bien? Est-ce un mal? Vaut-il mieux se créer des besoins et les satisfaire que de n'en point avoir d'artificiels? C'est une grosse question qu'il n'y a pas lieu d'aborder ici, c'est seulement un fait à constater; encore faut-il dire que tout le monde, en réalité, grâce aux chemins de fer, peut et veut goûter à ces primeurs, fruit défendu que les heureux du monde possédaient seuls autrefois.

Mais il n'y a pas à satisfaire que le luxe; le chemin de fer permet de subvenir aux besoins les plus indispensables; c'est ainsi qu'il facilite l'importation du blé et de la houille, « ce pain de l'industrie ».

Pour la houille, en effet, la production des mines françaises est de 25 millions de tonnes et la consommation est de 33 millions; il y a donc une insuffisance fatale : de plus, les mines ne produisent pas la houille là où il faudrait la consommer; il faut donc, dans la région où les charbons français n'existent pas ou ne peuvent arriver facilement, faire pénétrer des houilles de provenance étrangère.

Donc la pénétration est, dans nombre de cas, nécessaire, inévitable; elle crée — nécessité regrettable à coup sûr — une concurrence importante aux produits indigènes.

La pénétration se fait surtout par les voies navigables, par les grands fleuves, tels que la Gironde, le Rhône, la Seine, par le réseau des canaux que l'Etat construit et exploite. Les céréales d'Amérique, les vins d'Espagne, les charbons anglais arrivent généralement par bateaux. Ainsi, d'après les données de M. Noblemaire, les voies maritimes et fluviales par Gibraltar et Rouen avaient transporté 250.000 tonnes de vin de Tarragone à Paris au prix de 30 à 35 francs la tonne, tandis qu'en même temps le chemin de fer

1. Voir *la Tarification sur les Chemins de fer et les Tarifs de pénétration*, par M. Noblemaire (*Revue des Deux Mondes*, du 1er novembre 1890).

Paris-Lyon-Méditerranée, auquel on avait particulièrement reproché ses tarifs pour les vins, n'en avait expédié que 87.000 tonnes au prix total de 52 francs au départ de Tarragone. Malgré la concurrence des voies navigables, M. Noblemaire fait remarquer que, dans les plaintes formulées par l'importation étrangère en France, il n'est jamais question que des chemins de fer : les « puissantes Compagnies »,... « le monopole »,... « l'oligarchie financière »,... et autres expressions d'une phraséologie surannée. Les Compagnies de chemins de fer font leurs transports à des prix plus élevés que les voies navigables concurrentes, on le reconnaît; mais, néanmoins, on leur reproche de transporter les produits étrangers à meilleur marché que les produits similaires français, et on leur reproche, par suite, de détruire les barrières artificielles constituées par les droits de douanes et d'abaisser les barrières naturelles géographiques.

Si l'on va au fond des choses, on constate que la critique ne porte que sur l'application d'une taxe kilométrique, décroissant avec la distance.

C'est la loi générale du commerce : il n'est pas un industriel qui, réalisant un certain bénéfice en vendant sur place, ne se contente d'un bénéfice moindre pour placer dans des régions plus éloignées l'excédent de sa production.

Il n'est personne qui ne s'en étonne. Ce qu'on ne songe pas à dire à un industriel ordinaire, pourquoi le dit-on aux Compagnies de chemins de fer? Ce sont pourtant des entreprises commerciales; et, si l'Etat a sur elles des droits particuliers de surveillance et de contrôle, ce n'est pas une raison pour paralyser leur liberté commerciale, pour ne pas leur laisser, sauf à en réprimer les abus, l'usage des pratiques et des droits inhérents à toute industrie.

Pourquoi leur contester, à eux seuls, l'application du *principe différentiel?*

M. Noblemaire a examiné également certaines critiques formulées par les Chambres de commerce[1] contre les tarifs de pénétration.

La Chambre de commerce de Montpellier, par exemple, avait prétendu que le commerce des raisins de table entre l'Hérault et Paris serait compromis, menacé par le traitement plus favorable appliqué aux raisins en provenance d'Espagne. C'est une prétention bien hardie, réplique M. Noblemaire; car, si de 1884 à 1889 le tonnage total des raisins expédiés de tous les points du réseau Paris-Lyon-Méditerranée à Paris a passé de 7.000 à 8.800 tonnes, celui des raisins du département de l'Hérault s'est élevé spécialement de 500 à 2.500 tonnes. Quant aux raisins d'Espagne, ils sont taxés sur Paris en grande vitesse 480 francs au départ de Murcie, tandis que ceux de l'Hérault paient 205 francs au départ de Montpellier.

En ce qui concerne la part du prix total payé de Murcie à Paris, qui est afférente au parcours Montpellier-Paris, elle est de 197 fr. 50, plus faible de 7 fr. 50 que la taxe imposée pour le même parcours aux raisins de l'Hérault.

En fait, la concurrence possible varie proportionnellement à la taxe totale qui frappe la marchandise. A ce propos, le directeur de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée démontre que les taxes totales vont toujours en

1. Voir page 449.

croissant avec la longueur du parcours. Elles passent, par exemple, de 20 francs de Fontainebleau à Paris (pour 59 kilomètres), à 96 francs pour Dijon, à 143 francs pour Lyon, à 200 francs pour Avignon, à 266 francs pour Perpignan, à 290 francs pour Barcelone, et finissent par atteindre 480 francs pour Murcie (1.859 kilomètres de parcours total).

Le tarif 110, § 6, de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, a donné lieu à d'autres récriminations. Il s'agit d'un tarif commun de grande vitesse pour les légumes frais d'Italie. Ces légumes étaient taxés par tonne, de Milan à Paris (924 kilomètres) : à 212 francs sans condition de tonnage, à 165 francs pour les expédition par wagon complet de 5.000 kilogrammes, à 140 francs pour les expéditions de 10.000 kilogrammes. Le tarif intérieur correspondant faisait payer aux légumes français, expédiés sans condition de tonnage : 151 fr. 55 d'Avignon (724 kilomètres) et 186 fr. 25 d'Hyères. On en concluait à la ruine de l'agriculture française par l'agriculture italienne et on ajoutait que la Compagnie avait des tendances antifrançaises.

La réalité est tout autre, répond M. Noblemaire. D'abord, ces tarifs n'ont été faits par la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée que pour retenir sur ses rails de Modane à Paris les légumes qui, de Milan, pouvaient y parvenir par la voie du Gothard et de Delle. En second lieu (c'est le cas de le dire : « much ado about nothing »), l'avantage de prix n'avait guère de réalité que sur le papier, puisqu'il n'existait que pour les expéditions par wagons complets de 5 et 10 tonnes, qui, elles, n'existaient guère ou n'existaient pas.

Enfin, continue M. Noblemaire, à propos des critiques de la Chambre de commerce de Cette relatives aux tarifs de pénétration pour les vins, l'importation des vins espagnols se fait beaucoup plus et à bien meilleur marché par les voies fluviales que par les voies ferrées.

Ainsi, pour les provenances d'Espagne, de Valence à Paris, la taxe par la mer et la Seine ressort au chiffre de 30 à 35 francs par tonne, et le prix du tarif si critiqué du transport par voie ferrée est de 52 francs.

Forcément par chemin de fer, la taxe totale croît avec la distance, mais la base kilométrique est d'autant plus faible que la distance totale à parcourir est plus forte.

C'est ainsi qu'une tonne de vin expédiée à Paris supporte :

				Fr.		Cent.
De Dijon........	314	kilomètres,	une taxe de	21,30,	soit par kilomètre	6,8
Mâcon.......	422	—	—	26,10	—	6,2
Lyon........	488	—	—	28,50	—	5,8
Valence.....	597	—	—	32,50	—	5,4
Cette........	776	—	—	39,70	—	5,1
Barcelone...	1.126	—	—	52 »	—	4,6
Tarragone...	1.229	—	—	52 »	—	4,2
Valence.....	1.504	—	—	52 »	—	3,7

Plus le point de départ, en Espagne, s'éloigne des Pyrénées, plus le frêt maritime peut diminuer, avec la durée même du transport par mer, plus au contraire augmente la distance par rails. Les chemins de fer ne peuvent songer à appliquer à un parcours plus long une taxe plus faible que celle qu'ils appliquent à un parcours moindre.

C'est ainsi que plus le point de provenance est éloigné de Paris, plus la taxe devient élevée. Même il faut noter que l'accroissement de la taxe est si rapide que les transports en seraient entravés.

Néanmoins, les vins espagnols paient au total une somme plus forte que les vins français, et l'écart serait plus grand encore si l'on n'avait pas combiné une sorte de tarif commun de transport à la fois par voie maritime et par voie ferrée.

Ces longues explications étaient nécessaires pour défendre les tarifs de pénétration : il suffira d'ajouter que depuis quelques années les plaintes ont cessé contre cette catégorie de tarifs internationaux.

Depuis les conventions de 1883, les Compagnies de chemins de fer, soit de leur plein gré, soit forcées par les circonstances, ont fait des efforts répétés pour arriver, d'accord avec l'Administration des Travaux publics, à une tarification simple et uniforme ; elles ont supprimé tout ce qu'il y avait de choquant dans les taxes.

Elles ont réussi à satisfaire le public. Elles ont pu — et cela est très important au point de vue économique — favoriser la production française.

Et cependant on est surpris de voir comment le public accepte encore cet échafaudage de taxes embrouillées, étayé de frais accessoires multiples et de surtaxes revêtant les formes les plus diverses. Dans tout autre pays, cet ensemble de tarifs apparaîtrait comme une tracasserie insupportable. En France, on ne récrimine pas, parce que la tarification a fait des progrès considérables depuis quelques années.

De plus, le Français, habitué aux règles administratives les plus étroites, a une patience qui surprend ceux qui connaissent l'ardeur et la vivacité de son tempérament.

Il a également la même passivité, les mêmes habitudes de patience pour supporter les mille formes des impôts indirects, qui, dans d'autres pays, sembleraient si vexatoires et susciteraient les plus vives réclamations.

C'est un indice de l'esprit profondément conservateur du Français pour tout ce qui est tradition ou administration, même dans le domaine économique.

Depuis la sérification commune en six catégories, les tarifs généraux présentent une bien plus grande uniformité ; mais les taxes kilométriques varient pour chaque Compagnie.

Dans les tableaux des pages 454 à 457, nous donnons les bases kilométriques en vigueur et les taxes de transport correspondantes.

COMPAGNIES	PARCOURS	BASES KILOMÉTRIQUES 1re SÉRIE	2e SÉRIE	3e SÉRIE	4e SÉRIE	5e SÉRIE	6e SÉRIE
	kilomètres	francs	francs	francs	francs	francs	francs
Nord	0 à 100	0,16	0,14	0,12	0,10	0,08	0,08
	101 — 200	0,15	0,13	0,11	0,09	0,07	0,06
	201 — 300	0,15	0,12	0,10	0,08	0,06	0,035
Est	0 — 25	0,16	0,14	0,11	0,10	0,08	0,08
	26 — 100	0,16	0,14	0,11	0,10	0,08	0,04
	101 — 300	0,15	0,13	0,10	0,09	0,07	0,035
	> 300	0,14	0,12	0,09	0,08	0,04	0,030
P.-L.-M.	0 — 25	0,16	0,14	0,12	0,10	0,08	0,08
	26 — 30	0,16	0,14	0,12	0,10	0,08	0,04
	31 — 50	0,16	0,14	0,12	0,10	0,08	0,04
	51 — 100	0,16	0,14	0,12	0,10	0,08	0,04
	101 — 150	0,15	0,13	0,11	0,09	0,08	0,035
	151 — 200	0,15	0,13	0,11	0,09	0,07	0,035
	201 — 300	0,15	0,13	0,11	0,09	0,04	0,035
	301 — 400	0,14	0,12	0,10	0,08	0,04	0,03
	401 — 500	0,14	0,12	0,10	0,08	0,04	0,03
	501 — 600	0,13	0,11	0,09	0,07	0,04	0,03
	601 — 700	0,12	0,10	0,08	0,06	0,04	0,025
	701 — 800	0,11	0,09	0,07	0,05	0,04	0,025
	801 — 900	0,10	0,08	0,06	0,04	0,04	0,025
	901 — 1.000	0,09	0,07	0,05	0,04	0,04	0,02
	1.001 — 1.100	0,08	0,06	0,05	0,04	0,04	0,02
Orléans	0 — 100	0,16	0,14	0,12	0,10	0,08	0,08
	101 — 300	0,15	0,13	0,11	0,09	0,07	0,04
	301 — 500	0,14	0,12	0,10	0,08	0,06	0,035
	501 — 600	,13	0,11	0,09	0,07	0,05	0,03
	601 — 700	0,12	0,10	0,08	0,06	0,04	0,025
	701 — 800	0,11	0,09	0,07	0,05	0,03	0,025
	801 — 900	0,10	0,08	0,06	0,04	0,03	0,025
	901 — 1.000	0,09	0,07	0,05	0,04	0,03	0,025
	1.001 — 1.100	0,08	0,06	0,05	0,04	0,03	0,025
	> 1.100	0,07	0,06	0,05	0,04	0,03	0,025

COMPAGNIES	PARCOURS	BASES KILOMÉTRIQUES					
		1re SÉRIE	2e SÉRIE	3e SÉRIE	4e SÉRIE	5e SÉRIE	6e SÉRIE
	kilomètres	francs	francs	francs	francs	francs	francs
Midi	0 à 25	0,16	0,14	0,13	0,12	0,10	0,08
	26 — 100	0,16	0,14	0,13	0,12	0,10	0,04
	101 — 150	0,16	0,14	0,13	0,12	0,10	0,035
	151 — 200	0,16	0,14	0,13	0,12	0,08	0,035
	201 — 250	0,16	0,14	0,13	0,11	0,08	0,035
	251 — 300	0,16	0,14	0,12	0,11	0,07	0,035
	301 — 350	0,16	0,13	0,12	0,09	0,07	0,030
	351 — 400	0,15	0,13	0,11	0,09	0,06	0,030
	401 — 450	0,15	0,12	0,11	0,07	0,06	0,030
	451 — 500	0,14	0,12	0,09	0,07	0,05	0,030
	501 — 550	0,14	0,11	0,09	0,06	0,05	0,030
	551 — 600	0,13	0,11	0,07	0,06	0,04	0,030
	601 — 650	0,13	0,10	0,07	0,05	0,04	0,025
	651 — 700	0,12	0,10	0,06	0,05	0,04	0,025
	701 — 750	0,12	0,09	0,06	0,05	0,04	0,025
	> 750	0,11	0,09	0,06	0,05	0,04	0,025
Ouest	0 — 25	0,16	0,14	0,12	0,10	0,08	0,08
	26 — 100	0,16	0,14	0,12	0,10	0,08	0,04
	101 — 300	0,15	0,13	0,11	0,09	0,07	0,035
	301 — 400	0,14	0,12	0,10	0,08	0,06	0,03
	401 — 500	0,12	0,10	0,08	0,06	0,05	0,03
	501 — 600	0,10	0,08	0,06	0,06	0,04	0,03
	601 — 700	0,08	0,07	0,05	0,05	0,03	0,025
	701 — 800	0,07	0,06	0,05	0,04	0,03	0,025
État	0 — 25	0,16	0,14	0,12	0,10	0,09	0,08
	26 — 50	0,16	0,14	0,12	0,10	0,07	0,06
	51 — 75	0,146	0,126	0,114	0,094	0,05	0,04
	76 — 100	0,134	0,114	0,106	0,086	0,03	0,020
	101 — 150	0,13	0,115	0,10	0,08	0,053	0,043
	151 — 200	0,125	0,105	0,09	0,07	0,047	0,037
	201 — 250	0,115	0,095	0,093	0,073	0,043	0,033
	251 — 300	0,105	0,085	0,087	0,067	0,037	0,027
	> 300	0,13	0,11	0,10	0,08	0,05	0,04

Taxes correspondantes.

DISTANCES	PREMIÈRE SÉRIE							DEUXIÈME SÉRIE							TROISIÈME SÉRIE						
	NORD	EST	OUEST	ORLÉANS	P.-L.-M.	MIDI	ÉTAT	NORD	EST	OUEST	ORLÉANS	P.-L.-M.	MIDI	ÉTAT	NORD	EST	OUEST	ORLÉANS	P.-L.-M.	MIDI	ÉTAT
25	4 »	4 »	4 »	4 »	4 »	4 »	4 »	3,50	3,50	3,50	3,50	3,50	3,50	3,50	3 »	2,75	3 »	3 »	3 »	3,25	3 »
50	8 »	8 »	8 »	8 »	8 »	8 »	8 »	7 »	7 »	7 »	7 »	7 »	7 »	7 »	6 »	5,50	6 »	6 »	6 »	6,50	6 »
100	16 »	16 »	16 »	16 »	16 »	16 »	15 »	14 »	14 »	14 »	14 »	14 »	14 »	13 »	12 »	11 »	12 »	12 »	12 »	13 »	11,50
150	23,50	23,50	23,50	23,50	23,50	24 »	21,75	20,50	20,50	20,50	20,50	20,50	21 »	18,75	17,50	16 »	17,50	17,50	17,50	19,50	16,50
200	31 »	31 »	31 »	31 »	31 »	32 »	28 »	27 »	27 »	27 »	27 »	27 »	28 »	24 »	23 »	21 »	23 »	23 »	23 »	26 »	21 »
300	46 »	46 »	46 »	46 »	46 »	48 »	39 »	39 »	40 »	40 »	40 »	40 »	42 »	33 »	33 »	31 »	34 »	34 »	34 »	38,50	30 »
400	» »	60 »	60 »	60 »	60 »	63,50	52 »	» »	52 »	52 »	52 »	52 »	55 »	44 »	» »	40 »	44 »	44 »	44 »	50 »	40 »
500	» »	74 »	72 »	74 »	74 »	78 »	65 »	» »	64 »	62 »	64 »	64 »	67 »	55 »	» »	49 »	52 »	54 »	54 »	60 »	50 »
600	» »	» »	82 »	87 »	87 »	91,50	78 »	» »	» »	70 »	75 »	75 »	78 »	66 »	» »	» »	58 »	63 »	63 »	68 »	60 »
700	» »	» »	90 »	99 »	99 »	104 »	» »	» »	» »	77 »	85 »	85 »	88 »	» »	» »	» »	63 »	71 »	71 »	74,50	» »
800	» »	» »	97 »	110 »	110 »	115,50	» »	» »	» »	83 »	94 »	94 »	97 »	» »	» »	» »	68 »	78 »	78 »	80,50	» »
900	» »	» »	» »	120 »	120 »	120,50	» »	» »	» »	» »	102 »	102 »	106 »	» »	» »	» »	» »	84 »	84 »	86,50	» »
1.000	» »	» »	» »	129 »	129 »	137,50	» »	» »	» »	» »	109 »	109 »	115 »	» »	» »	» »	» »	89 »	89 »	92,50	» »
1.100	» »	» »	» »	137 »	137 »	» »	» »	» »	» »	» »	115 »	115 »	» »	» »	» »	» »	» »	94 »	94 »	» »	» »

Taxes correspondantes (*suite*).

DISTANCES	QUATRIÈME SÉRIE							CINQUIÈME SÉRIE							SIXIÈME SÉRIE						
	NORD	EST	OUEST	ORLÉANS	P.-L.-M.	MIDI	ÉTAT	NORD	EST	OUEST	ORLÉANS	P.-L.-M.	MIDI	ÉTAT	NORD	EST	OUEST	ORLÉANS	P.-L.-M	MIDI	ÉTAT
25	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	3 »	2,50	2 »	2 »	2 »	2 »	2 »	2,50	2,25	2 »	2 »	2 »	2 »	2 »	2 »	2 »
50	5 »	5 »	5 »	5 »	5 »	6 »	5 »	4 »	4 »	4 »	4 »	4 »	5 »	4 »	3 »	3 »	3 »	3 »	3 »	3 »	3,50
100	10 »	10 »	10 »	10 »	10 »	12 »	9,50	8 »	8 »	8 »	8 »	8 »	10 »	6 »	5 »	5 »	5 »	5 »	5 »	5 »	5 »
150	14,50	14,50	14,50	14,50	14,50	18 »	13,50	11,50	12 »	11,50	11,50	12 »	15 »	8,65	6,75	6,75	6,75	6,75	6,75	6,75	7,15
200	19 »	19 »	19 »	19 »	19 »	24 »	17 »	15 »	15,50	15 »	15 »	15,50	19 »	11 »	8,50	8,50	8,50	8,50	8,50	8,50	9 »
300	27 »	28 »	28 »	28 »	28 »	35 »	24 »	21 »	19,50	22 »	22 »	19,50	26,50	15 »	12 »	12 »	12 »	12 »	12 »	12 »	12 »
400	» »	36 »	36 »	36 »	36 »	44 »	32 »	» »	21,50	28 »	28 »	23,50	33 »	20 »	» »	15 »	15 »	15 »	15 »	15 »	16 »
500	» »	44 »	42 »	44 »	44 »	51 »	40 »	» »	27,50	33 »	34 »	27,50	38,50	25 »	» »	18 »	18 »	18 »	18 »	18 »	20 »
600	» »	» »	48 »	51 »	51 »	57 »	48 »	» »	» »	37 »	39 »	31,50	43 »	30 »	» »	» »	21 »	21 »	21 »	21 »	24 »
700	» »	» »	53 »	57 »	57 »	62 »	» »	» »	» »	40 »	43 »	35,50	47 »	» »	» »	» »	23,50	23,50	23,50	23,50	» »
800	» »	» »	57 »	62 »	62 »	67 »	» »	» »	» »	43 »	46 »	39,50	51 »	» »	» »	» »	26 »	26 »	26 »	26 »	» »
900	» »	» »	» »	66 »	66 »	72 »	» »	» »	» »	» »	49 »	43,50	55 »	» »	» »	» »	» »	28,50	28,50	28,50	» »
1 000	» »	» »	» »	70 »	70 »	77 »	» »	» »	» »	» »	52 »	47,50	59 »	» »	» »	» »	» »	31 »	30,50	31 »	» »
1.100	» »	» »	» »	74 »	74 »	» »	» »	» »	» »	» »	55 »	51,50	» »	» »	» »	» »	» »	33,50	32,50	» »	» »

Si on rapproche ces taxes entre elles, on peut, d'une façon générale, constater les faits suivants :

— Les taxes initiales sont les mêmes, sauf la majoration du Midi, pour la troisième, la quatrième et la cinquième série, la réduction de l'Etat pour la cinquième série, et celle de l'Est pour la troisième série.

— Les taxes de l'Etat sont inférieures aux taxes des six grandes Compagnies, sauf pour la sixième série où elles leur sont constamment supérieures, et pour la troisième série où elles sont supérieures à celles de l'Est.

— Les taxes de la Compagnie de l'Ouest au-delà de 400 kilomètres sont inférieures à celles des Compagnies de l'Est, d'Orléans, de Paris-Lyon-Méditerranée et du Midi, pour les cinq premières séries ; toutefois, les taxes de l'Est sont inférieures à celles de l'Ouest pour la troisième série, à partir de 25 kilomètres, et pour la cinquième série, à partir de 300 kilomètres ; et les taxes du Nord entre 200 et 300 kilomètres sont inférieures à celles de l'Ouest pour la deuxième, la troisième, la quatrième et la cinquième série, et à celles de l'Est pour la deuxième et la quatrième série.

— Les taxes de la Compagnie du Midi sont supérieures à celles des autres Compagnies à partir de 100 kilomètres pour la première et la deuxième série, et à partir de 25 kilomètres pour la troisième, la quatrième et la cinquième série.

— Les taxes de la sixième série sont très sensiblement identiques pour les six grandes Compagnies.

A côté de ces tarifs « généraux », il y a des tarifs exceptionnels et des tarifs spéciaux pour le trafic intérieur, commun et international. Leur nombre et leur variété les rendent bien plus importants que les tarifs généraux.

Nous donnons, d'après les statistiques des Travaux publics, le produit moyen et le parcours moyen d'une tonne de marchandises pour les années 1893 et 1898.

RÉSULTATS DE 1893	PRODUIT MOYEN D'UNE TONNE		PARCOURS
	PAR KILOMÈTRE DU PARCOURS	A TOUTE DISTANCE	MOYEN D'UNE TONNE
Nord	4 c,56	4 fr,63	101 km,5
Est	5 ,05	5 ,79	113 ,9
Ouest	6 ,09	7 ,46	122 ,4
Orléans	5 ,69	9 ,09	173 ,3
P.-L.-M., y compris le R.-M.-C.	5 ,07	3 ,01	177 ,5
Midi	6 ,17	8 ,63	140 »
Petite Ceinture	14 ,64	1 ,41	9 ,6
Grande Ceinture	7 ,12	2 ,03	28 ,5
Moyenne	5 c,24	6 fr,93	132 km,3
Réseau de l'État	4 ,95	6 ,03	121 ,7

RÉSULTATS DE 1898	PRODUIT MOYEN D'UNE TONNE		PARCOURS MOYEN D'UNE TONNE
	PAR KILOMÈTRE DU PARCOURS	A TOUTE DISTANCE	
Nord	4c,19	4fr,27	101km,8
Est	4 ,84	5 ,60	115 ,7
Ouest	5 ,82	6 ,20	116 ,5
Orléans	5 ,40	8 ,80	163
P.-L.-M., y compris le R.-M.-C.	4 ,81	9 ,26	192 ,8
Midi	5 ,19	7 ,84	151 ,2
Petite Ceinture	15 ,20	1 ,43	9 ,5
Grande Ceinture	7 ,15	2 ,04	28 ,6
MOYENNE	4c,86	6fr,37	131km,1
Réseau de l'État	5 ,04	5 ,91	117 ,2

En parlant plus haut des taxes moyennes, on a laissé de côté les « recettes accessoires », c'est-à-dire les prix de transport qu'il faut compter par tête et par unité pour les voitures et les animaux, de même que les taxes additionnelles qui s'ajoutent au tarif brut pour les transports en petite vitesse.

En voici le détail d'après la décision ministérielle du 30 novembre 1876 :

a) Enregistrement pour la gare expéditrice, 0 fr. 10.

		Expédition de détail.	Wagon complet.
b) Manutention des marchandises en général :	Frais de chargement	0fr,40	0fr,30 par tonne
	Frais de déchargement	0 ,40	0 ,30 —
	Frais de gare, départ	0 ,35	0 ,20 —
	— arrivée	0 ,35	0 ,20 —
	TOTAUX	1fr,50	1fr »

Si les expéditeurs et les destinataires usent de la faculté d'opérer eux-mêmes le chargement et le déchargement des wagons complets, les droits de gare sont seuls perçus.

Sont exemptes de tous droits de manutention les expéditions inférieures à 40 kilogrammes.

c) Manutention des voitures et accessoires :	Bœufs, vaches, bêtes de trait	1fr,00 par tête
	Veaux et porcs	0 ,40 —
	Moutons, brebis	0 ,20 —

d) Manutention du matériel roulant : aux frais, risques et périls des expéditeurs au départ, et des destinataires à l'arrivée.

e) Transmission aux gares de jonction, pour les marchandises transitant entre deux

Compagnies différentes, 0 fr. 40 par tonne, tarif applicable par fraction indivisible de 10 kilogrammes et à partager entre les deux Compagnies.

f) Pesage supplémentaire demandé par l'expéditeur ou le destinataire, 0 fr. 10 par fraction indivisible de 10 kilogrammes, et 0 fr. 30 par camion ou wagon passé sur la bascule, étant entendu que la taxe n'est pas due, s'il y a erreur de la Compagnie sur le pesage.

Ces différentes taxes, comme celles des bagages et marchandises en grande vitesse, sont inférieures au prix de revient, mais les réclamations des Compagnies, malgré l'avis favorable du Comité Consultatif, n'ont encore reçu aucune suite.

g) Le magasinage donne lieu, par fraction indivisible de 100 kilogrammes, à un droit fixé à 0 fr. 05 pour chacun des trois premiers jours, et à 0 fr. 10 par jour en sus. Le délai court du refus de prendre livraison, ou des quarante-huit heures qui suivent l'avis d'arrivée.

h) Le stationnement des wagons, pour chargement ou déchargement, donne lieu à une indemnité de 0 fr. 10 par jour et par wagon immobilisé ; le délai court vingt-quatre heures après la mise du wagon à la disposition de l'expéditeur, et un jour après l'envoi de l'avis d'arrivée au destinataire ; ce dernier délai est porté à deux jours si le destinataire a reçu plus de 10 wagons provenant d'envois différents. La Compagnie peut, à son choix, opérer le déchargement aux frais du destinataire et percevoir le droit de magasinage [1].

Le camionnage, à l'arrivée et au départ, ne fait pas partie des droits accessoires, et il est soumis à une tarification spéciale variant avec la distance et particulière à chaque Compagnie.

Afin de mieux faire comprendre le jeu de tous ces tarifs généraux ou spéciaux et celui des frais accessoires, nous donnons quelques exemples qui en expliqueront le mécanisme.

1. **Note du Traducteur.** — Un arrêté ministériel en date du 20 décembre 1898, portant fixation des frais accessoires sur les chemins de fer d'intérêt général, a réformé en certains points les dispositions des arrêtés précédents. Il y a lieu de citer les modifications apportées aux frais d'enregistrement, de magasinage et de stationnement.

Frais d'enregistrement. — Au lieu d'une taxe uniforme de 0 fr. 10 par expédition, on percevra désormais un droit fixe de :

0 fr. 10 par expédition ne pesant pas plus de 40 kilogrammes ;
0 fr. 30 par expédition pesant plus de 40 kilogrammes.

Magasinage. — Le droit est fixé, par fraction indivisible de 100 kilogrammes, à :

0 fr. 10 pour la première période de 24 heures ;
0 fr. 15 pour la deuxième période de 24 heures ;
0 fr. 20 pour les périodes suivantes.

Stationnement. — Le droit, quelle que soit la contenance du wagon, est fixé à :

10 fr. 00	par wagon	pour les 24 premières heures ;
10 fr. 00	—	pour les 24 heures suivantes ;
12 fr. 50	—	pour les 24 heures suivant les 48 heures ;
15 fr. 00	—	par période de 24 heures après 72 heures.

NORD.

EXEMPLES.

Expéditions sur un seul réseau.

Que coûtera le transport de 500 kilogrammes de mercerie (Marchandises à la 1re série, voir [1] pages XXVI et 5) de Douai-gare à Paris-gare ?

RÉPONSE.

Page 16. Transport de Douai à Paris (216 kilom.) (1re série)....	33 fr. 40	par tonne
— IX. Manutention au départ et à l'arrivée..................	1 50	
TOTAL..................	34 fr. 90	

soit, pour 500 kilog., 17 fr. 45 ; plus, pour timbre et enregistrement, 0 fr. 80. — Total : 18 fr. 25.

Mais si la marchandise est prise au domicile de l'expéditeur et livrée à celui du destinataire (2e zone), le prix de.. 34 fr. 90

devra être augmenté des frais de camionnage, savoir :

Page 89. Camionnage au départ...........................	2 fr. 50	par tonne
— 88. — à l'arrivée...........................	6 »	
TOTAL..................	43 fr. 40	

soit, pour 500 kilog., 21 fr. 70 ; plus, pour timbre et enregistrement, 0 fr. 80.— Total : 22 fr. 50.

Si la même expédition provient d'un point situé au-delà de Douai, Lalaing par exemple, pour être livrée à domicile à Paris, le prix sera établi comme suit :

Page 99. Transport de Lalaing à Douai.......................	15 fr. »	par tonne
— 16. Transport de Douai à Paris (216 kilomètres)..........	33 40	
— IX. Manutention au départ et à l'arrivée.................	1 50	
— 88. Camionnage à l'arrivée...............................	6 »	
TOTAL..................	55 fr. 90	

soit, pour 500 kilog., 27 fr. 95 ; plus, pour timbre et enregistrement, 0 fr. 80. — Total : 28 fr. 75.

Quel sera le prix réduit d'une expédition de 5.000 kilogrammes de planches en bois n'ayant pas plus de 6m,50 de longueur, de Gravelines à Laon, de gare en gare ?

[On voit (page XXIX) que cette marchandise fait l'objet du tarif spécial P. V. n° 9, et l'on trouve, page 27, que le barême IV est applicable à cette expédition qui doit être chargée sur un seul wagon.]

Le commerce fait le *chargement* et le *déchargement*.

Pages 7 et 17. Taxes de Gravelines à Laon, 232 kilom. (barême IV).	8 fr. 65	par tonne
— IX. Frais de gare au départ et à l'arrivée............	0 40	
TOTAL..................	9 fr. 05	

soit, pour 5.000 kilog., 45 fr. 25 ; plus, pour timbre et enregistrement, 0 fr. 80.— Total : 46 fr. 05.

L'application du barême IV entraînant l'emploi d'un wagon découvert (article III, page 27), il sera dû, en outre, 1 fr. 66 si l'expéditeur fait usage d'une bâche de la Compagnie.

1. **Note du Traducteur.** — Dans tous les cas on renvoie au *Grand tarif Petite vitesse Chaix*, édition de juillet 1899.

Expéditions empruntant plusieurs réseaux.

EXPÉDITIONS PARTIELLES.

Quel sera le prix le plus réduit d'une expédition de 600 kilogrammes de tissus non dénommés, de Saint-Quentin à Paris-Bercy, de gare en gare?

RÉPONSE.

Taxe du Nord	Page IX.	Chargement et frais de gare au départ....	0 fr.	75	24 fr. 75	par tonne
	— X, 11 et 16.	Transport de Saint-Quentin à La Chapelle, 152 kilom. (1re série, page 16).	23	80		
	— IX.	Transmission à la Ceinture.. Nord.....	»	20		
Taxe de la Ceinture	— IX.	Transmission à la Ceinture.. Ceinture..	»	20	3 11	
	— 1264.	Transport de La Chapelle à Bercy (12 kil.)	2	16		
	— IX.	Déchargement et frais de gare à l'arrivée.	»	75		
		TOTAL........................			27 fr. 86	

soit, pour 600 kilog., 16 fr. 70; plus, pour timbre et enregistrement, 0 fr. 80.— Total: 17 fr. 50.

Si la même expédition est faite pour Béziers, la taxe sera établie comme suit :

Taxe du Nord	Page IX.	Chargement et frais de gare au départ.....	0 fr.	75	24 fr. 75	par tonne
	— XXXIII, 11 et 16.	Transport de Saint-Quentin à La Chapelle, 152 kil. (1re série, page 16).	23	80		
	— IX.	Transmission à La Chapelle.. Nord.....	»	20		
Taxe de la Ceinture	— IX.	Transmission à La Chapelle.. Ceinture..	»	20	2 56	
	— 1264.	Transport de La Chapelle à Bercy (12 kil.).	2	16		
	— IX.	Transmission à Bercy....... Ceinture..	»	20		
Taxes de Lyon et du Midi	— 1391.	Transport de Bercy à Béziers (tarif commun P.-L.-M. — Midi n° 100) (1re série)..	107	»	107 »	
		TOTAL.................			134 fr. 31	

soit, pour 600 kilog., 80 fr. 60; plus pour timbre et enregistrement, 0 fr. 80. — Total: 81 fr. 40.

EXPÉDITIONS PAR WAGON COMPLET.

Quel sera le prix le plus réduit applicable à une expédition de 5.000 kilogrammes, Céruse en fûts, de Lille à Orléans, avec manutention par les Compagnies?

RÉPONSE.

Page 1334. Tarif commun P. V. n° 118.

Distances	Page 9.	Nord.	Lille à La Chapelle.....	245	377 kilomètres
	— 1264.	Ceinture.	La Chapelle à Ivry.....	12	
	— 761.	Orléans.	Ivry à Orléans.........	120	

Barême B................	13 fr. 50	14 fr. 50 × 5.000 kilogrammes..	72 fr. 50
Frais accessoires.........	1 »		
Enregistrement et timbre..			» 80
		TOTAL......................	73 fr. 30

Quel sera le prix le plus réduit de gare en gare, applicable à une expédition de 5.000 kilogrammes de graines de trèfle en sacs, de Charonne à Arras (chargement par le public et déchargement par la Compagnie)?

On voit (pages 1265 et 19) que cette marchandise, expédiée par wagons chargés d'au moins 5.000 kilogrammes, bénéficie, sur le chemin de Ceinture, du tarif spécial P. V. n° 1, comme graine fourragère, et sur le Nord, du tarif spécial P. V. n° 2.

RÉPONSE.

Page IX.	Frais de gare à Charonne	0 fr. 20	1 fr. »	
— 1265.	Transport de Charonne à La Chapelle	» 60		
— IX.	Transmission à La Chapelle — Ceinture	» 20		
— IX.	Transmission à La Chapelle — Nord	» 20	9 70	
— 3 et 19.	Transport de La Chapelle à Arras (191 kilom.), Barême A	9 »		
— IX.	Frais de gare et de déchargement à l'arrivée	0 50		
	Total par 1.000 kilogrammes		10 fr. 70	

soit, pour 5.000 kilog., 53 fr. 50; plus pour timbre et enregistrement, 0 fr. 80.— Total : 54 fr. 30.

EST.

Expéditions sur un seul réseau.

Combien coûtera le transport de 510 kilogrammes de coutellerie, de Langres-Marne à Paris-La Villette, de gare en gare?

Pages 307-315.	Transport de Langres-Marne à Paris-La Villette, 296 kilom. (1re série)	45 fr. 40	par tonne
— IX.	Manutention au départ et à l'arrivée	1 50	
	Total	46 fr. 90	

soit, pour 510 kilog., 23 fr. 90; plus pour timbre et enregistrement, 0 fr. 80. — Total : 24 fr. 70.

Même expédition, mais de Langres (*Ville*) à Paris (2e zone), de domicile à domicile.

		Prix par tonne	Pour 510 kilog.
Page 345.	Camionnage au départ	3 fr. »	1 fr. 55
— IX-X.	Enregistrement et timbre du récépissé	»	» 80
— IX.	Frais de chargement et de gare au départ	» 75	24 40
— 307-315.	Transport de Langres (*Ville*) à Paris (La Villette) 302 kilom. (1re série)	46 30	
— IX.	Frais de déchargement et de gare à l'arrivée	» 75	
— 345.	Camionnage à l'arrivée	5 »	2 55
	Total		29 30

Si la même expédition était faite de Montigny-le-Roi, localité desservie par la station de Meuse-Montigny-le-Roi, pour être livrée à domicile dans Paris (2e zone).

	PRIX par TONNE	POUR 510 KILOG.
Page 351. Réexpédition de Montigny-le-Roi à Meuse-Montigny-le-Roi	4 fr. »	2 fr. 05
— IX-X. Enregistrement et timbre du récépissé	»	» 80
— IX. Frais de chargement et de gare au départ	» 75	
— 309-315. Transport de Meuse-Montigny-le-Roi à Paris-La Villette, 323 kilomètres (1re série)	49 20	25 85
— IX. Frais de chargement et de gare à l'arrivée	» 75	
— 345. Camionnage à l'arrivée	5 »	2 55
TOTAL		31 fr. 25

Combien coûtera le transport de 10.000 kilogrammes de houille, de Givet à Châlons-sur-Marne (Tarif spécial P. V., n° 7, § 1er).

Page 302. Transport de Givet à Châlons-sur-Marne, 204 kilom.	6 fr. 10	par tonne.
— IX. Frais de gare au départ et à l'arrivée	» 40	
TOTAL	6 fr. 50	

soit, pour 10.000 kilogrammes, 65 francs; plus pour timbre et enregistrement, 0 fr. 80. — Total : 65 fr. 80.

Le chargement et le déchargement doivent être faits par les soins et aux frais des expéditeurs et des destinataires.

Expéditions empruntant plusieurs réseaux.

Combien coûtera le transport de 510 kilogrammes de coutellerie de Langres-Marne à Rouen (rive gauche), de gare en gare ?

		PRIX par TONNE	POUR 510 KILOG.
Taxe de l'Est	Pages IX-X. Enregistrement et timbre du récépissé	» fr. »	» fr. 80
	— IX. Frais de chargement et de gare au départ	» 75	
	— 307. Transport de Langres-Marne à Noisy-le-Sec, 288 kilomètres (1re série)	44 20	23 05
	— IX. 1/2 Transmission à Noisy-le-Sec	» 20	
Taxe de la Grande Ceinture	— IX. 1/2 Transmission à Noisy-le-Sec	» 20	
	— 1261. Transport de Noisy-le-Sec à Argenteuil (triage), 21 kilomètres	3 35	1 90
	— IX. 1/2 Transmission à Argenteuil (triage)	0 20	
Taxe de l'Ouest	— IX. 1/2 Transmission à Argenteuil (triage)	0 20	
	— 1160-1166. Transport d'Argenteuil (triage) à Rouen (rive gauche), 125 kilomètres	19 75	10 55
	— IX. Frais de déchargement et de gare à l'arrivée	» 75	
	TOTAL		36 fr. 30

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

—

1° Que coûtera le transport d'une machine emballée, pesant 671 kilogrammes (tarif spécial n° 14, 4e série), expédiée de Paris (domicile, XVIIe arrondissement ou 4e zone) à Nice (domicile)?

RÉPONSE.

		PAR TONNE		POUR 671 KIL. ARRONDIS, à 680 Page X	
Pages IX et X.	Enregistrement et timbre du récépissé et de la décharge du colis	» fr.	»	0 fr.	80
— 508.	Camionnage au départ (XVIIe arrondissement, 4e zone)	8	»	5	45
— 469.	Taxe de transport de la gare de Paris-Bercy à celle de Nice (1.029 kilomètres, tarif spécial n° 14) (4e série)	71	60	49	70
— X.	Manutention au départ et à l'arrivée	1	50		
— 524.	Camionnage à l'arrivée. Tarif n° 187	3	»	2	05
	Total			58 fr.	»

———

2° Que coûtera le transport d'une expédition de 526 kilogrammes de vin en fût, faite aux conditions du tarif spécial n° 6 (page 480), de Montpellier (domicile, 1re zone) à Paris (domicile, Entrepôt du quai Saint-Bernard)?

RÉPONSE.

		PAR TONNE		POUR 526 KIL. ARRONDIS, à 530 Page X	
Pages IX et X.	Enregistrement et timbre du récépissé et de la décharge du colis	» fr.	»	» fr.	80
— 516.	Camionnage au départ, tarif n° 61 (1re zone)	3	»	1	60
— 467.	Taxe de transport de la gare de Montpellier à celle de Paris, prix ferme de Cette (ville) à Paris-Bercy, frais accessoires compris	47	»	24	90
— 511.	Camionnage à l'arrivée (Entrepôt du quai Saint-Bernard)	3	50	1	85
	Total			29 fr.	15

———

3° Que coûtera le transport de 200 kilogrammes de soieries expédiés de Lyon-Vaise (domicile, 1[re] zone) à Rennes (domicile)?

RÉPONSE.

			PAR TONNE	POUR 200 KILOG.
Taxe de Paris-Lyon-Méditerranée.	Pages IX et X.	Enregistrement et timbres du récépissé et de la décharge du colis	» fr. »	» fr. 80
	— 511.	Camionnage au départ, Tarif n° 3 (1[re] zone).	5 »	1 »
	— X.	Manutention au départ	» 75	
	— 467.	Taxe de transport de la gare de Lyon-Vaise à celle de Saincaize, 238-240 kilomètres (1[re] série)	37 »	7 60
	— IX.	Transmission à Saincaize. P.-L.-M.	» 20	
Taxe d'Orléans.	— IX.	Transmission à Saincaize. Orléans	» 20	
	— 753.	Taxe de transport de Saincaize à Sablé, 325 kilomètres (1[re] série)	49 50	10 00
	— IX.	Transmission à Sablé. Orléans.	0 20	
	— IX.	Transmission à Sablé. Ouest.	» 20	
Taxe de l'Ouest.	— 1160.	Taxe de transport de Sablé à Rennes (gare), 126 kilomètres (1[re] série)	19 90	4 15
	— IX.	Manutention à l'arrivée	» 75	
	— 1240.	Camionnage à l'arrivée (réexpédition)	3 »	» 60
		TOTAL		24 fr. 15

ORLÉANS.

Combien coûtera le transport de 465 kilogrammes de *cristaux de soude*, de Paris à Châteauroux (de gare en gare)?

Page IX.	Chargement et frais de gare au départ	0 fr. 75	par tonne
— 797.	Transport (Tarif spécial D n° 18, Barême D) (262 kilomètres)	16 85	
— IX.	Déchargement et frais de gare à l'arrivée	» 75	
	TOTAL	18 fr. 35	

soit, pour 470 kilogrammes, 8 fr. 60; plus, pour timbre et enregistrement, 0 fr. 80. — Total : 9 fr. 40.

Combien coûtera le transport de 255 kilogrammes de chaussures de Paris à Lorient, de domicile à domicile ?

Page 810.	Camionnage dans Paris	5 fr.	»	par tonne
— IX.	Chargement et frais de gare au départ	»	75	
— 807. / — 767. Transport.	Paris-Nantes. — Tarif spécial D n° 32, 1re série	48		
	Nantes-Lorient. — Tarif général, 1re série, 189 kilomètres [1]	29	35	
— IX.	Déchargement et frais de gare à l'arrivée	0	75	
— 811.	Camionnage à domicile	2	50	
	TOTAL	86 fr.	35	

soit, pour 260 kilogrammes, 22 fr. 45 ; plus, pour timbre et enregistrement, 0 fr. 80. — Total : 23 fr. 25.

Transport de 500 kilogrammes de glucose de Paris à Brives (de gare en gare).

Page IX.	Chargement et frais de gare au départ	0 fr.	75	par tonne
— 781.	Transport (Tarif spécial D n° 5, Barème B, 498 kilom.)	34	95	
— IX.	Déchargement et frais de gare à l'arrivée	»	75	
	TOTAL	36 fr.	45	

soit, pour 500 kilogrammes, 18 fr. 25 ; plus, pour timbre et enregistrement, 0 fr. 80. — Total : 19 fr. 05.

Si l'expédition atteignait le poids de 5.000 kilogrammes ou payant pour ce poids, la taxe serait alors établie comme suit :

Page IX.	Chargement et frais de gare au départ	0 fr.	50	par tonne
— 781.	Transport (Tarif spécial D n° 5, Barème D, 498 kilom.)	23	95	
— IX.	Déchargement et frais de gare à l'arrivée	»	50	
	TOTAL	24 fr.	95	

soit, pour 5.000 kilogrammes, 124 fr. 75 ; plus, pour timbre et enregistrement, 0 fr. 80. — Total : 125 fr. 55.

---

1. La soudure à Redon donne le même résultat.

Paris-Redon. — Tarif spécial D n° 32, 1re série	60 fr.	»
Redon-Lorient. — Tarif général 1re série (109 kilom.)	17	35

ÉTAT.

Combien coûtera le transport d'un fût de vin pesant 250 kilogrammes expédié aux conditions des tarifs les plus réduits de Rochefort à Orléans, de gare en gare?

L'itinéraire légal entre Rochefort et Orléans s'établit par Tours-transit, et la taxe la plus réduite s'obtient par cet itinéraire. Cette taxe est la suivante :

Page IX.	Chargement et frais de gare au départ	0 fr. 75	par tonne
— 911.	Transport de Rochefort à Tours-transit (237 kilomètres) (Tarif spécial P. V. n° 6, Barême n° 5)	12 70	
— IX.	1/2 frais de transmission à Tours	0 20	
— 782.	Transport de Tours-transit à Orléans (Tarif spécial D n° 6, prix ferme), tous frais compris	11 50	
	TOTAL	25 fr. 15	

soit, pour 250 kilogrammes, 6 fr. 30 $\left(=\frac{25,15 \times 250}{1.000}\right)$; plus 0 fr. 80 pour timbre et enregistrement (pages IX et X). — Total : 7 fr. 10.

Si, sur l'ordre écrit de l'expéditeur, le transport devait être dirigé par toute voie État, ce transport serait taxé comme suit, conformément à l'article 3 du Tarif commun G n° 5 (État), E n° 211 (Orléans), n° 204 (Ouest).

Page IX.	Chargement, déchargement et frais de gare au départ et à l'arrivée		1 fr. 50	par tonne
	De Rochefort à Villeneuve-d'Ingré (toute voie État, itinéraire légal)	402 kilomètres.		
	De Villeneuve-d'Ingré à Orléans (toute voie État, itinéraire légal)	7 —		
		409 kilomètres.		
Page 902.	Transport de Rochefort à Orléans (409 kilomètres), 2e classe du cahier des charges à 0 fr. 14		57 25	
	TOTAL		58 fr. 75	

soit, pour 250 kilogrammes, 14 fr. 70 $\left(=\frac{58,75 \times 250}{1.000}\right)$; plus 0 fr. 80 pour timbre et enregistrement. — Total : 15 fr. 50.

MIDI.

Combien coûtera le transport d'un wagon mules et mulets, de Lourdes à Irun?

Le tarif spécial P. V. n° 1 (page 1060) fait ressortir la taxe suivante :

Lourdes à Pau, 39 kilomètres à 0 fr. 50 (Barême spécial n° 2, § 1er)	19 fr. 50
Pau à Irun (§ 1er, prix exceptionnel)	56 »
PRIX PAR WAGON	75 fr. 50

Combien coûtera le transport de 1.000 kilogrammes de vermicelle, de Villemur Haute-Garonne) (gare) à Valence-d'Agen (gare) ?

1/2 Manutention au départ	0 fr. 75
De Villemur (Haute-Garonne) à Montauban (Tarif général, 2e série, 25 kilom.)	3 50
Soudure au tarif général (Tarif P. V. n° 29, chap. V)	0 20
Soudure au tarif spécial P. V. n° 2 (Tarif P. V. n° 29, chap. V)	0 20
De Montauban à Valence-d'Agen, 45 kilom. (Tarif P. V. n° 2, Barême spécial, § 5)	3 60
1/2 Manutention à l'arrivée	0 75
TOTAL	9 fr. »

Pour la même expédition faite de domicile à domicile, la taxe de 9 francs devrait être augmentée des frais de camionnage suivants :

Page 1098. Camionnage au départ	2 fr. 50
— 1098. Camionnage à l'arrivée	1 75
TOTAL	4 fr. 25

OUEST.

1° 850 kilogrammes de laine filée pour tissage de Elbeuf (gare) à Paris-Batignolles (gare) (Tarif spécial P. V. n° 20, § 2).

Page 1196. Prix de Rouen R. G. à Batignolles, y compris la manutention au départ et à l'arrivée	20 fr. »	par tonne
— 1170. Taxe additionnelle de Petit-Quévilly applicable au départ d'Elbeuf-Saint-Aubin comme gare intermédiaire	1 »	
TOTAL	21 fr. »	

soit, pour 850 kilog., 17 fr. 85; plus, pour timbre et enregistrement, 0 fr. 80. — Total : 18 fr. 65.

2° Même expédition, mais de domicile à domicile. — Les 21 francs par tonne devront être augmentés des frais de camionnage, savoir :

Page 1234. Camionnage au départ (prix maximum pour les parties au-dessous de 1.000 kilogrammes)	2 fr. 50
— 1229. Camionnage à l'arrivée (parties au-dessous de 1.000 kilogrammes), 1re zone, 5 francs par tonne, soit pour 850 kilogrammes	4 25
TOTAL	6 fr. 75

soit, pour 850 kilogrammes, 6 fr. 75 en plus des 18 fr. 65.

3° Même expédition faite d'Orival, au-delà d'Elbeuf, pour être livrée à Paris (domicile).

Page 1239.	Transport d'Orival à Elbeuf-Saint-Aubain..........	3 fr. 50	par tonne
— 1170.	D'Elbeuf-Saint-Aubin à Paris-Batignolles (Voir ci-dessus)..	21 »	
— 1229.	Camionnage à l'arrivée (parties au-dessous de 1.000 kilogrammes, 1[re] zone)............................	5 »	
	Total..................	29 fr. 50	

soit, pour 850 kilogr., 25 fr. 10; plus, pour timbre et enregistrement, 0 fr. 80. — Total : 25 fr. 90.

4° Une expédition de 5.000 kilogrammes de sel gemme (Tarif spécial P. V. n° 4, page 1176).

1[er] Cas. — La Compagnie fait le chargement et le déchargement.

De Dieppe au Mans (manutention comprise), par tonne........ 12 fr. 05

soit, pour 5.000 kilogrammes, 60 fr. 25; plus, pour timbre et enregistrement, 0 fr. 80. — Total : 61 fr. 05.

5° 2° Cas. — Le commerce fait le chargement et le déchargement; l'expédition est de Dieppe à Serqueux (page 1155).

Page 1223.	50 kilomètres (Barême F).........................	3 fr. »	par tonne
— IX.	Droits de gare..	0 40	
	Total..................	3 fr. 40	

soit, pour 5.000 kilogrammes, 17 francs; plus, pour timbre et enregistrement, 0 fr. 80. — Total : 17 fr. 80.

Expédition empruntant plusieurs réseaux.

6° Une expédition de 900 kilogrammes d'étain brut en saumons de Rouen R. G. à Moulins-sur-Allier.

Taxe Ouest	Page 1188.	Prix ferme de Rouen R. G. à Batignolles, (Sp. P. V. n° 14) (manutention comprise)...		7 fr. »	par tonne
Taxe Ceinture	— 1264.	1/2 transmission à Batignolles-Ceinture	0 fr. 20	3 10	
	— 1264.	Transport de Batignolles à Bercy....	2 70		
	— 1264.	1/2 transmission à Bercy............	» 20		
Taxe P.-L.-M.	— 469.	Transport de Bercy à Moulins (312 kilomètres) [Sp. P. V. n° 14, page 490, § 8 (2°), manutention comprise]......................		19 »	
		Total..................		29 fr. 10	

soit, pour 900 kilogr., 26 fr. 20; plus, pour timbre et enregistrement, 0 fr. 80. — Total : 27 fr.

7° Expédition par wagons complets (5.000 kilogrammes de briques, de Rouen R. G. à Chevilly).

Rouen R. G. à Auneau-Orléans-transit, 154 kilomètres (tarif spécial).

	Taxe Ouest P. V. n° 12, Barême G (avec maximum de 5 fr. 90)................	5 fr. 90
Taxe Orléans	1/2 transmission à Auneau-Orléans-transit............................	0 20
	d'Auneau-Orléans-transit à Chevilly, 82 kilomètres (tarif spécial D 12, Barême 6)..	4 30
	Frais de gare à l'arrivée..	0 20
	TOTAL..................	10 fr. 60

Ces exemples, qui montrent la diversité des tarifs français, leur confusion, leur défaut de clarté, malgré les nombreuses tentatives d'amélioration, sont une preuve de l'impossibilité qu'il y a de donner une vue d'ensemble des tarifs généraux de marchandises à base décroissante et de faire une étude comparée des tarifs communs et spéciaux. Deux causes principales augmentent cette difficulté : tout d'abord, les frais accessoires, actuellement invariables, quelle que soit la distance, ne sont pas proportionnés aux expéditions et aux transports; ils rendent impossible la comparaison de deux perceptions de taxes. D'autre part, l'application des tarifs généraux varie avec les réseaux et donne lieu à un grand nombre d'exceptions, particulières à chaque Compagnie, qui frappent les marchandises de grand trafic, comme les matériaux de construction, les engrais naturels ou chimiques, les cokes et les houilles, les fers, aciers, métaux, les matières colorantes, les céréales, les produits alimentaires, le bois, la tourbe, le bétail, les matières textiles, etc.

Toutes ces marchandises profitent de tarifs spéciaux[1] absolument impossibles à comparer, et qui ont pour effet de favoriser le trafic entre des points déterminés.

Du reste, les tarifs généraux n'ont pas, en France, une très grande importance. Ils sont plutôt écrits sur le papier.

Disons un mot maintenant de certains tarifs spéciaux qui ont donné lieu, en Allemagne, à des séries de plaintes et qui paraissent être mieux compris en France[2].

Le grand grief que l'on peut faire à la tarification allemande, c'est que l'Administration (et en particulier l'Administration prussienne des chemins de fer de l'Etat) ne s'est pas, dans le choix des tarifs, occupée suffisamment de la situation des produits indigènes sur le marché international.

Or, il est certain que, pour permettre de faire concurrence à l'étranger sur le marché international, et pour accroître ainsi la prospérité matérielle du pays, il est de la plus grande importance de créer non seulement des tarifs en vue de ce trafic international, mais aussi d'établir des tarifs intérieurs en tenant compte de ces vues économiques.

1. Voir *Recueil Chaix*, p. III.
2. Voir entre autres : *Stahl und Eisen*, Düsseldorf, 1895; — et le *Kölnische Zeitung* de décembre 1895.

On prétend souvent en Allemagne que l'Administration prussienne ne cherche pas à rendre ses tarifs conformes aux exigences de l'industrie.

On soutient que beaucoup de produits manufacturés sont achetés à l'étranger, parce que les tarifs allemands pour les matières premières sont si élevés que la fabrication nationale n'en tirerait aucune rémunération.

On dit aussi que les frais de transport élèvent tellement le prix de certains produits que leur exportation en est rendue impossible.

On ajoute enfin qu'on ne tient pas compte des vœux du Conseil des Chemins de fer de l'Etat prussien tendant à obtenir des tarifs réduits pour le transit intérieur et des tarifs spéciaux pour les matières premières introduites en grande masse.

Que répond-on à toutes ces plaintes, à toutes ces critiques, à tous ces vœux ? C'est que, malgré le bien-fondé des demandes, la situation financière de l'Etat prussien ne permet pas de procéder au dégrèvement des frais de transports. Que prouve cette mauvaise excuse, sinon « que les chemins de fer en Prusse sont, au sens fiscal, un des ressorts du Ministère des Finances, une des grosses sources budgétaires!

Tout au contraire, en France (nous le montrerons plus loin), l'Administration des Finances n'a pas hésité à prendre, dans l'intérêt économique du pays, des mesures qui ont eu pour premier effet de diminuer de plus de 50 millions les impôts directement perçus sur les chemins de fer, et qui cependant pouvaient avoir une répercussion bien plus grave sur le budget français si intimement lié à la situation des Compagnies de chemins de fer.

Quand, en Allemagne, l'idée vint de constituer un réseau d'Etat, on avait d'abord songé à nationaliser tous les chemins de fer. Ce projet échoua devant la résistance des Etats particularistes à abandonner une nouvelle force aussi considérable aux mains de l'Empire. Le plan d'incorporation dans le domaine de l'Etat se heurta également en Prusse à des scrupules identiques.

On eut peur que le budget ne se ressentît de cette innovation. On y vit un danger financier. D'autre part, disait-on, quel gaspillage de ressources si de grandes Compagnies concurrentes, telles que l'Ouest, le chemin de fer de Köln-Minden, et les Rheinische et Bergish-Markische Bahn, établissaient des lignes parallèles et cherchaient à accaparer le trafic.

L'expéditeur, situé dans le voisinage de plusieurs voies, pourrait certes bénéficier de cette concurrence et s'en féliciter. Mais celui qui devrait se servir des lignes où les Compagnies ne craindraient aucune concurrence, serait à la merci de ces Compagnies, et sa situation ne serait pas meilleure s'il devait fréquenter les voies du réseau de l'Etat.

On conçoit que ces éventualités n'aient pas paru très favorables au projet de la nationalisation de tous les chemins de fer.

On essaya cependant de faire taire tous ces scrupules dans les négociations qui se poursuivirent de 1879 à 1882, et à maintes reprises le Gouvernement, par la bouche du Ministre des Travaux publics, fit des déclarations optimistes; ainsi le projet de loi du 27 mars 1882 contenait la promesse solennelle que le produit net des chemins de fer prussiens, devenus réseau d'Etat, ne dépasserait pas les dépenses d'entretien. Il était convenu que, s'il y avait un excédent de recettes, après paiement des frais d'exploitation, de l'intérêt et de l'amortissement du capital d'achat, il serait restitué aux che-

mins de fer à quelques millions de marks près. On améliorerait ainsi le trafic, on en réduirait les frais et, autant que possible, on l'étendrait à tout le pays, « sans se préoccuper du rendement », comme disait le Ministre, M. Maybach. Bien plus, on promettait de ne pas relever les taxes du réseau de l'Etat, de supprimer les tarifs trop élevés, en un mot, de faire le contraire de ce qu'auraient fait des Compagnies privées. On estimait qu'il suffirait d'attribuer au capital un intérêt maximum de 4,75 $^0/_0$, amortissement compris. On considérait un revenu supérieur comme excessif pour le commerce, l'industrie et l'agriculture. Tout revenu supérieur à 4,75 $^0/_0$ serait donc restitué aux expéditeurs, et ainsi le trafic deviendrait moins coûteux et pourrait lutter en intensité avec celui des nations voisines qui font des tentatives de dégrèvements pour venir en aide à l'activité nationale.

Voilà ce qu'on pensait, voilà ce qui se disait à l'époque de la constitution du réseau de l'Etat. C'est avec de semblables raisons qu'on fit voter le projet de rachat. En 1882, on évaluait à 1.500 millions de marks la valeur du réseau prussien qui dépasse actuellement 6 milliards de marks.

Cependant, le Gouvernement n'a pas tenu ses promesses; il a, tout au contraire, constamment cherché à tirer le plus grand bénéfice possible de l'exploitation de son réseau. C'est une faute, car, en agissant ainsi, il fait de ce réseau d'Etat une sorte de « ventouse » qui *épuise le travail industriel.* Son devoir est, au contraire, de soutenir le trafic, non pas, comme le prétendent certaines gens, aux dépens des contribuables, mais précisément avec les moyens tirés du trafic lui-même. Ainsi, les 150 à 160 millions de marks représentant l'excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation et sur les charges financières du capital d'établissement sont prélevés sur le travail national : ils devraient être affectés à des réductions de tarifs ou à la construction de lignes nouvelles, à l'entretien des anciennes lignes ou à un amortissement plus considérable du capital. Cette affectation développerait ultérieurement le produit net et accroîtrait le trafic.

Ce ne sont pas des personnalités intéressées ou des théoriciens abstraits et mécontents qui font ces vœux. Ce sont tous ceux qui comprennent les véritables intérêts de l'Etat qui pensent qu'en ne tenant pas compte de ces désidérata, on arrête l'essor de l'industrie et du commerce et qu'on facilite la concurrence étrangère.

Or, dans l'état de choses actuel, en Prusse, le facteur économique le plus important, la *source du travail*, s'épuise continuellement, puisque les chemins de fer sont la cause du renchérissement des produits bruts de l'agriculture et des matières premières nécessaires à l'industrie. Et cela résulte de la surcharge, imposée dans un but fiscal, des taxes de transports; ce procédé crée un impôt direct sur les transports, tandis qu'il vaudrait bien mieux se procurer par des impôts nettement établis les ressources dont le Trésor a besoin.

Tout autre a été la manière de faire de l'Administration française : elle a laissé momentanément les chemins de fer dans les mains des bailleurs de fonds qui les ont créés ; elle a eu recours à la bourse de ces *prêteurs* pour la mise à exécution de son plan de voies ferrées et pour la continuation des travaux engagés ; néanmoins dans l'intérêt général, elle prenait mille précautions.

Depuis son début, le système français des chemins de fer est tel que,

lors du retour gratuit à l'Etat des réseaux des grandes Compagnies, le bénéfice d'exploitation constituera de véritables produits nets.

De là, l'obligation pour les Compagnies exploitantes, d'amortir avant la fin des concessions les capitaux engagés et de restituer ainsi tout l'argent que le public ou l'Etat leur *auront prêté*. Presque tous les Français possèdent une valeur quelconque de chemins de fer : les uns, les actionnaires, y sont intéressés comme co-associés; les autres, les porteurs d'obligations, comme créanciers. Ces deux groupes, actionnaires et obligataires, étant donnés les revenus qu'ils tirent de leurs titres, ont plus de ressources pour payer les impôts; mais, comme contribuables et comme électeurs, ils cherchent à réduire au minimum la charge d'impôts qui pèse sur eux; ils veillent donc à ce que le concours financier du Trésor donné à certaines lignes ait pour effet de procurer au public des avantages nouveaux et, en même temps, de développer l'intensité du trafic.

Les Compagnies françaises doivent donc à la fois accroître leur trafic et satisfaire les populations : l'Etat y veille constamment; c'est ainsi que le bénéfice d'exploitation des lignes à grand trafic vient compenser l'insuffisance des lignes peu productives [1].

C'est ainsi que l'Etat réclame constamment des abaissements de taxes, bien qu'il prélève un impôt sur les prix perçus et un autre sur le revenu des actions.

En France, on connaît les profits directs ou indirects que le Trésor retire des chemins de fer. Ces profits ne sont pas dissimulés, comme en Allemagne, au moyen d'une taxation excessive et d'un accaparement des produits nets au bénéfice exclusif de l'Etat. Le système allemand est doublement dangereux : il fausse le total arithmétique des impôts, qui est inférieur au montant total de ce que paie en réalité le public; il majore le bénéfice de l'Etat et empêche toute comparaison avec les entreprises particulières.

Il est vrai que ces procédés permettent aux défenseurs du monopole de l'Etat de vanter les avantages de ce monopole et d'en réclamer l'extension, tandis qu'au contraire ce bénéfice excessif encaissé par l'Etat est une raison majeure en faveur d'un dégrèvement de taxes, car il constitue cette surcharge dissimulée, imposée au commerce et à l'industrie, surcharge obligatoire (car il faut transporter des marchandises et des denrées) qui a sa répercussion sur la consommation. Elle renchérit les produits allemands et facilite la concurrence étrangère; on empêche les industriels allemands de prendre part à la lutte économique.

C'est ainsi que les fers et la houille ont sur les lignes françaises des tarifs de 40 $^0/_0$ plus réduits qu'en Allemagne qui, cependant, n'a pas, comme la France, des voies fluviales, des canaux exempts de toute taxe de navigation, et particulièrement propices au transport des matières encombrantes.

En Allemagne (et c'est ce qui semble le plus désagréable), malgré la loi de garantie des chemins de fer, malgré les engagements pris par le Gouvernement dans l'exposé des motifs de la loi de rachat, la tarification coû-

1. Voir chap. XIV, pages 362 et suivantes et 369 et suivantes, les principes adoptés pour l'achèvement du réseau et la construction progressive des lignes même improductives.

teuse, qui constitue une charge industrielle absolument abusive, a simplement pour but d'obtenir un bénéfice d'entreprise.

Le budget prussien dénomme, aujourd'hui encore, « bénéfice d'entreprise[1] » la part de produit net (toutes charges d'exploitation, d'intérêt et d'amortissement déduites) qui tombe dans la caisse générale du Trésor. Or, si ce bénéfice existe, cela tient à ce que l'Etat a failli à ses promesses, qu'il n'a tenu aucun compte des améliorations de trafic et des dégrèvements réclamés par le public, c'est-à-dire par le producteur comme par le consommateur.

Ce que l'on désire, en Allemagne, ce sont surtout des taxes réduites pour les transports par grandes masses, transports intérieurs et internationaux. Les associations économiques : le *Zentralverband* des industries allemandes, le *Handelstag* allemand, le *Landwirtschaftsrat* et autres corporations, ont, depuis nombre d'années, fait connaître leurs désidérata et leurs réclamations. Dans les comptes rendus annuels des cercles agronomiques et des Chambres de commerce, on a indiqué avec persistance et unanimité la nécessité d'un tarif intérieur réduit pour les matières premières.

Si les canaux, en Allemagne, étaient aussi développés qu'en France[2], les marchandises prendraient elles-mêmes cette voie économique, et, pour les transports par masses indivisibles, les chemins de fer se verraient forcés de diminuer proportionnellement leurs tarifs; le trafic tout entier se ferait à des conditions plus avantageuses; l'agriculture, l'industrie et le commerce accroîtraient considérablement le mouvement d'échange de leurs produits à l'intérieur du pays et pourraient exporter les produits du travail allemand.

Les Administrations des chemins de fer allemands ne pourront pas toujours résister aux demandes de réduction des tarifs pour les matières premières, pas plus qu'aux autres vœux des grandes associations industrielles. Il faudra bien reviser aussi les tarifs d'exception proprement dits. Autant qu'il sera possible, en tenant compte de toutes les circonstances économiques, il faudra faire une tarification d'ensemble, exposant dans une sorte de schéma les conditions les plus diverses, mais assez simple cependant pour s'adapter à toutes les formes de l'activité commerciale.

Quant à l'insuffisance numérique de tarifs spéciaux[3] en Prusse, les journaux de l'Ouest regorgent de plaintes. C'est ainsi que, pour donner un exemple des procédés administratifs sur le réseau de l'Etat, on peut dire que les wagons à charbon reviennent à vide des mines de fer de Lorraine et qu'ils ne servent pas à transporter de minerai aux forges de la Westphalie rhénane. Les chemins de fer de l'Etat préfèrent laisser sur un parcours de 300 kilomètres leur matériel revenir à vide que de se procurer, par une légère diminution de tarif, un important bénéfice de transport. Et cependant, en 1894, les mines métallurgiques de Westphalie ont dû acheter du minerai à l'étranger pour une somme de 27 millions et demi de marks.

En France, au contraire, les Compagnies du Nord et de l'Est ont un tarif intérieur qui permet de transporter la *minette* du bassin de Nancy aux

1. Voir Exposé des motifs du budget de 1894-1895, p. 9.
2. Voir plus loin, chapitre XIX.
3. Voir plus haut, page 444, le « bill Mundella ».

hauts-fourneaux des départements du Nord et du Pas-de-Calais. La taxe est seulement de 0 fr. 15 par kilomètre et par tonne (= 1,2 pfennig), y compris tous les frais accessoires.

Le tarif spécial commun P. V. nº 107, en vigueur depuis le 7 août 1886, montre, d'une façon caractéristique, combien la tarification française prend soin des intérêts industriels ; d'après ce tarif, les cokes et les charbons français sont transportés des départements du Nord et du Pas-de-Calais au département de Meurthe-et-Moselle (bassins de Longwy et de Nancy) sur une base de 0 fr. 02 par kilomètre et par tonne, sans frais accessoires, par des trains de 100 tonnes (ce qui revient à 1,6 pfennig) ; depuis le mois d'avril 1895, pour les grandes distances et par des trains de 100 tonnes, il y a un tarif à échelle variable ; au-delà de 201 à 300 kilomètres, on paye une taxe kilométrique de 0 fr. 025 ; de 301 à 400 kilomètres, une taxe de 0 fr. 0125 ; enfin, au-delà de 400 kilomètres, une taxe de 0 fr. 01 (= 0,8 pfennig).

Les mêmes Compagnies du Nord et de l'Est ont établi, pour faire concurrence au commerce allemand, un tarif d'exportation encore plus avantageux pour les houilles des départements du Nord et du Pas-de-Calais expédiées en Allemagne. Ce tarif spécial d'exportation P. V. nº 307 [1] pour la station frontière Audun-le-Roman est établi sur la base de 0 fr. 02 (= 1,6 pfennig) par kilomètre et par tonne, frais accessoires compris, pour des expéditions par trains complets de 25 wagons. A partir d'Audun-le-Roman, les charbons français circulent au tarif normal sur les chemins de fer de l'Empire jusqu'aux usines métallurgiques de Lorraine. Ce prix de transport, extrêmement réduit pour les charbons, a donc eu pour résultat effectif de faire vendre aux usines de Lorraine des quantités considérables de charbon français à meilleur marché que les houilles allemandes.

De plus, en France, les mines bénéficient non seulement des taxes réduites ci-dessus, mais sont encore protégées par un droit de douane de 1 fr. 20 (réellement 1 fr. 455, y compris les droits de statistique, etc.) par tonne de charbon ; c'est un double désavantage pour les mines allemandes.

En Allemagne, la politique douanière, trop imprévoyante, ne se trouve nullement aidée par les tarifs des chemins de fer, qui ne sont pas favorables aux besoins industriels. Voilà pourquoi, malgré la richesse de sa production nationale, l'Allemagne a dû, en 1894, importer : 4.805.000 tonnes de houille, pour une valeur de 60.300.000 marks ; 6.868.000 tonnes de lignite, pour 24.700.000 marks ; 404.000 tonnes de coke, pour 5.700.000 marks ; soit un total de 12.078.000 tonnes, pour 90.700.000 marks.

La Belgique, qui fait une concurrence si acharnée à l'industrie allemande de l'Ouest, a également des tarifs intérieurs et des tarifs d'exportation de houille excessivement réduits.

Tous ses produits sont transportés dans le département de Meurthe-et-Moselle, depuis le 15 mai 1886, sur la base de 0 fr. 019 par kilomètre et par tonne, y compris les frais de déchargement (soit 1 pfennig 52) ; en compen-

1. Réduit encore les 10 et 20 décembre 1895.

sation de la réduction récente des taxes douanières[1] d'importation du fer brut, on a accordé, depuis le 18 août 1895, aux hauts-fourneaux belges, une telle réduction du tarif intérieur que les houilles et les charbons expédiés vers Arthus ne paient plus que 0 fr. 017 par kilomètre et par tonne, ce qui représente pour le parcours total un prix de 1 pfennig 36, inférieur de près de 1 pfennig aux tarifs allemands pour les houilles. Les tarifs intérieurs belges pour les minerais de fer sont aussi de 45 °/₀ inférieurs à ceux d'Allemagne, et le bruit court que les tarifs d'exportation seront prochainement réduits au prix uniforme de 0 fr. 0169. On voit donc qu'une commande de 1.000 tonnes de rails peut être donnée de préférence à l'industrie belge, à cause d'une économie de frais de transport s'élevant à 2.000 marks environ; c'est une perte générale pour l'Allemagne : pour l'industrie métallurgique, perte de 110 à 140.000 marks, — pour les chemins de fer, perte du prix de transport de la matière première et des rails fabriqués; — pour les ouvriers, perte de salaires correspondant à la fourniture des rails; — pour l'Etat, perte d'impôts sur les bénéfices des patrons et des ouvriers.

En Allemagne, donc, on est resté sourd à toutes les demandes de réductions des tarifs intérieurs; on n'a créé aucun tarif spécial pour résister à la concurrence étrangère; on n'a pas encore voulu appliquer un nouveau tarif élaboré récemment pour les transports des matières premières[2].

En France, au contraire, on a pris des mesures bien conçues, donnant satisfaction aux vœux du commerce et de l'industrie, et on a homologué des tarifs spéciaux étudiés par l'Etat et les Compagnies dans un but sagement économique[3].

1. Taxes ramenées de 5 à 2 francs.

2. Voir, au chapitre XIX, l'exposé des modifications apportées depuis 1893 aux tarifs en Allemagne.

3. L'extrait suivant du rapport aux actionnaires de la Compagnie d'Orléans pour 1895 (Chaix, 1896) démontre le soin que l'Administration française et les représentants de la Compagnie apportent à recueillir les éléments prouvant la nécessité des modifications de tarifs et à répondre ainsi aux vœux du public.

Les marchandises dont le trafic, comparé à celui de 1894, s'est le plus sensiblement développé en 1895 sont les suivantes :

	TONNES EN PLUS	°/₀		TONNES EN PLUS	°/₀
Houilles et coke	146.706	7,79	Avoines et orges	13.326	8,43
Blés	142.440	40,33	Fûts vides	12.936	11,70
Fruits verts (pommes à cidre)	39.886	93,74	Ardoises	8.947	8,84
Farines et fécules	36.146	10,95	Sucres bruts et mélasses	7.650	15,12
Bois à brûler	31.379	10,11	Graines	6.109	22,61
Briques, tuiles, terres et sables	28.549	11,85	Chanvres et cordages	5.540	11,84
Vins en fûts	24.404	2,96	Tissus et vêtements	5.246	5,45
Fruits secs	13.644	23,69			

L'augmentation considérable que nous constatons sur le tonnage des blés et farines (142.000 tonnes sur les blés et 36.000 tonnes sur les farines), faisant suite à un accroissement de 80.000 tonnes sur les blés et de 25.000 tonnes sur les farines, déjà réalisé en 1894,

Mais, à l'étranger, on a, jusqu'à présent, fort peu parlé de ces améliorations pourtant si importantes, car il faut toujours plus de temps pour apprécier les résultats d'une réforme qu'il n'en faut pour signaler les défauts de l'organisation antérieure.

paraît être, en grande partie du moins, le résultat du nouveau tarif à prix réduit mis en vigueur en 1892, pour faciliter leur transport à grande distance.

Encouragés par ce résultat, nous venons de soumettre à l'homologation la proposition d'étendre aux avoines et aux orges l'application du barème réduit dont bénéficient déjà les blés et les seigles. Nous donnerons ainsi satisfaction aux intérêts agricoles de notre région, et nous avons l'espoir de trouver la compensation de ce nouveau sacrifice dans un développement correspondant du trafic.

Nous continuons à constater les excellents effets du tarif réduit mis en application au commencement de 1894, en vue de faciliter le transport sur Paris des produits des vignobles du Midi aujourd'hui reconstitués en grande partie. Pour les provenances de la région du Midi, l'augmentation est encore, cette année, de plus de 50.000 tonnes, faisant suite à une augmentation de plus de 100.000 tonnes en 1894.

De concert avec la Compagnie du Nord, nous avons soumis à l'homologation ministérielle un nouveau tarif commun qui, en étendant à la région du Nord le bénéfice de prix réduits analogues à ceux déjà établis pour le transport des vins du Midi sur Paris, aura, nous l'espérons, pour effet de développer la consommation du vin dans le Nord de la France et d'ouvrir ainsi aux vins du Midi de nouveaux débouchés.

Nous continuons d'ailleurs à rechercher toutes les combinaisons de tarifs propres à faciliter les progrès de l'agriculture et de l'industrie, et le développement du trafic dans les régions que nous desservons. C'est ainsi que nous avons, cette année, mis en application de nouveaux tarifs réduits, destinés à permettre aux bois des Landes de trouver des débouchés nouveaux sur notre réseau pour la fabrication des pâtes à papier; aux huiles d'olive de Provence, de disputer aux huiles d'Italie apportées à très bas prix par la navigation maritime, la clientèle des fabriques de conserves de sardines en Bretagne.

D'autres tarifs, actuellement soumis à l'homologation, feront bénéficier les bois à brûler d'importantes réductions sur tout le réseau. D'accord avec la Compagnie du Nord nous allons soumettre à l'approbation de l'Administration supérieure un nouveau tarif commun destiné à ouvrir au bois de mines de Sologne et des Landes des débouchés plus étendus dans les mines du Nord et du Pas-de-Calais.

Les usines métallurgiques que nous desservons ont été mises en possession de nouveaux tarifs très réduits pour le transport des minerais de diverses natures en provenance des réseaux de Lyon et du Midi, ainsi que pour le transport des cokes destinés aux hauts-fourneaux.

Un nouveau tarif, dont nous attendons encore l'homologation, doit mettre ces usines à même de placer leurs produits sur le marché de Paris, avec des prix de transport analogues à ceux dont bénéficient déjà les usines concurrentes situées sur les autres réseaux.

De même, la mise en vigueur de mesures nouvelles, proposées pour faciliter l'extension des débouchés des usines à zinc du bassin de l'Aveyron, devra augmenter la puissance de ce bassin.

Déjà, l'établissement de tarifs réduits pour le transport du sable et pour celui des verres à vitres, tant en trafic intérieur que pour l'exportation, a récemment permis de rétablir, dans ce même bassin de l'Aveyron, une verrerie dont la fabrication avait été antérieurement arrêtée.

L'année dernière, nous vous signalions les tarifs mis en vigueur pour l'exportation des extraits de châtaignier produits dans la région du Plateau central. Un nouveau tarif commun avec le réseau du Nord, pour le transport de ces extraits, doit, de même, permettre aux usines de cette région de développer leur trafic à l'intérieur du pays.

Un tarif réduit mis en application pour le transport des papiers d'emballage sur Marseille tant pour le trafic local que pour l'exportation, un autre actuellement proposé pour le transport de ces papiers sur Paris et sur les points de transit avec le réseau de Lyon, constitueront pour le groupe industriel des usines du Centre de nouvelles et importantes améliorations.

La proposition que nous avons faite d'appliquer un barème réduit au transport des savons et diverses autres mesures également soumises à l'homologation pour les bois et

Toutefois, le dégrèvement des tarifs de grande vitesse, prévu dans les conventions de 1883 et exécuté seulement en 1892, a eu un énorme retentissement.

C'est le Gouvernement[1] qui prit l'initiative de cette réforme et qui sut profiter des circonstances. Insérée dans le projet de budget, elle fut votée par le Parlement et se trouva définie par les articles 26, 27 et 28 de la loi de finances du 26 janvier 1892.

« Art. 26. — Est supprimée, à dater du 1er avril 1892, la taxe additionnelle de 10 °/₀ établie par l'article 12 de la loi du 16 septembre 1871 :

1° Sur le prix des places des voyageurs transportés par chemins de fer, par voitures publiques, par bateaux à vapeur ou autres consacrés au public ;

2° Sur le prix des transports de bagages, y compris les 0 fr. 10 d'enregistrement, et des messageries à grande vitesse par les mêmes voies.

Art. 27. — Sont supprimées en totalité, à partir de la même date, les taxes proportionnelles qui sont actuellement perçues sur les prix nets de transport en grande vitesse des messageries, denrées et bestiaux. Les excédents de bagages, finances et chiens, restent passibles de la taxe de 12 °/₀.

Art. 28. — A partir du 1er avril 1892, les dispositions du dernier paragraphe de l'article 8 de la loi du 28 juin 1833 et de l'article 2 de la loi du 11 juillet 1879 cesseront d'être applicables aux entreprises de chemins de fer et de transports autres que les tramways à traction de chevaux.

Pour les chemins de fer d'intérêt local et les tramways à traction mécanique, quelle que soit leur longueur, il sera perçu, à partir de la même date, une taxe proportionnelle de 3 °/₀ sur le prix des places des voyageurs et des transports de bagages en grande vitesse. Les entreprises de tramways à traction mécanique, sur le réseau desquelles le prix des places ne dépasse pas 0 fr. 30, pourront, sur leur demande, être maintenues au droit fixe. »

C'est ainsi que fut abolie, à partir du 1er avril 1892, la surtaxe de 10 °/₀, créée par la loi du 16 septembre 1871, sur les recettes brutes (impôts com-

les grains, ou déjà réalisées pour les engrais, contribueront, lorsqu'elles auront été sanctionnées par M. le Ministre des Travaux publics, selon les vœux de la Chambre de commerce de Nantes, au développement du trafic de l'agglomération nantaise.

La mise en vigueur d'un tarif réduit pour les transports de tissus et de lingerie confectionnée en retour, permettant aux industriels parisiens d'étendre leur rayon d'action vers le centre du réseau, apportera aux populations pauvres et si intéressantes de ces régions un nouvel élément de travail d'autant plus précieux que ce travail peut être exécuté au foyer de famille.

Enfin, des tarifs nouveaux pour le transport du feldspath et des terres granitiques lavées, ce dernier attendant encore l'homologation, donneront de nouvelles facilités tant aux industries extractives qu'aux fabriques de produits céramiques.....

1. **Note du Traducteur.** — *L'honneur de cette réforme revient à MM. Rouvier, Ministre des Finances, et Viette, Ministre des Travaux publics, ainsi qu'au rapporteur à la Chambre, M. Félix Faure. MM. Vuarnier, chef de l'inspection des Finances, et Colson, directeur des chemins de fer au Ministère des Travaux publics (aujourd'hui Conseiller d'État), furent, en fait, les négociateurs avec les Grandes Compagnies.*

pris) du transport des voyageurs[1], des bagages et des messageries en grande vitesse. En même temps, on supprimait les taxes proportionnelles sur les transports, en grande vitesse, des denrées et des bestiaux, exonérant ainsi d'impôt l'élément le plus considérable du trafic de grande vitesse. Sur les lignes d'intérêt local et sur les tramways, on ramenait à 3 % l'impôt proportionnel et on supprimait le droit fixe, calculé d'après le nombre de places mises à la disposition du public[2].

Les conditions prévues dans les conventions de 1883 se réalisaient donc, et les Compagnies étaient forcées, par suite du dégrèvement de l'impôt, de tenir leurs engagements en opérant, elles aussi, une réduction proportionnelle des taxes de transports.

Avant d'aborder l'étude de la réforme, il n'est pas inutile de tracer rapidement l'historique de la législation actuelle[3].

Après la suppression de la ferme nationale des messageries que l'Etat exploitait en concurrence avec des entreprises privées, la loi du 9 vendémiaire an VII (30 septembre 1797) frappa d'une taxe proportionnelle de 10 % les revenus du service régulier de transport des voyageurs entre deux points déterminés et créa, en même temps, un impôt fixe, proportionné au nombre de places disponibles des véhicules servant au transport. La loi du 5 ventôse an XII (23 février 1804) greva de cette même taxe proportionnelle le transport régulier des marchandises par voie de terre. D'autres lois et décrets complétèrent cette juxtaposition d'impôts fixes et de taxes proportionnelles ; enfin la loi du 25 mars 1817, qui codifia, pour ainsi dire, les dispositions antérieures relatives aux taxes du transport, établit un droit spécial, dit de licence, que devaient acquitter tous les véhicules affectés à un service public de roulage.

Dès l'apparition des chemins de fer, on songea à assimiler, au point de vue de l'impôt, le nouveau moyen de transport aux entreprises de voitures publiques sur les voies de terre; aussi, s'appuyant sur la loi de 1817, le Ministre des Travaux publics proposa-t-il en 1833 d'établir une taxe de $^1/_{10}$ sur les transports des voyageurs par voie ferrée. Les Compagnies firent de sérieuses objections; elles alléguèrent que leurs voitures ne circulaient pas sur les routes publiques, mais sur des voies particulières, créées par elles ; mais elles furent déboutées de leurs prétentions par l'arrêt de la Cour de Cassation du 1er août 1833. Entre temps, une loi du 28 juin 1833 avait créé le droit fixe[4], s'appliquant à tous les véhicules publics et, en conséquence, aux wagons de chemins de fer.

1. Montant de l'impôt par kilomètre :

	AVANT LA RÉFORME	DEPUIS LA RÉFORME
1re classe....................	0f,0232	0f,012
2 —	0 ,0174	0 ,0081
3 —	0 ,01276	0 ,00528

2. Loi du 28 juin 1833, voir plus loin.

3. Voir, pour plus de détails, les *Finances de la France* de M. de Kaufmann, traduction française, p. 321 et 326 et suivantes ; voir aussi Wagner, *Finanzwissenschaft*, III, 1886, p. 572 et suivantes, et III, cahier de supplément 1896, p. 86 et suivantes.

4. De plus, un droit de licence de 6 fr. 25 devait être payé pour tout véhicule (même les bateaux) servant à un service public.

Ce droit fixe variait suivant le tableau ci-dessous :

NOMBRE DE PLACES PAR VOITURE	TAXE ANNUELLE
	francs
1 — 2 places	40
3 —	60
4 —	80
5 —	90
6 —	110
Pour chaque place au-dessus de 6..	10

Quelques années après, une loi du 2 juillet 1838 stipula que l'impôt devait frapper seulement le prix du transport[1] proprement dit, abstraction faite de la part de la taxe totale correspondant au droit de péage pour l'usage de la voie. Sur les lignes où le cahier des charges n'établissait pas la distinction entre ces deux éléments, la fraction du prix total des places servant de base de calcul de l'impôt était fixée au tiers.

Plus tard, la loi du 14 juillet 1855 apporta aux dispositions de la loi de 1838 des modifications importantes : elle décida, en effet, qu'à partir du 1er août 1855, l'impôt du dixième perçu pour le trafic des voyageurs serait calculé sur le prix total des places, péage compris ; ensuite, que le transport à grande vitesse des marchandises de toute nature donnerait également lieu à la perception d'un droit de 10 $^0/_0$.

Les Compagnies étaient laissées libres d'ajouter cet impôt au montant de leurs tarifs et avaient la faculté de s'en décharger en le faisant payer aux voyageurs [2].

En même temps, au premier décime par franc qui s'ajoutait à tous les impôts sur les transports, en vertu de la loi du 6 prairial an VII, la loi de 1855 joignait un second décime de guerre, qui a toujours été perçu depuis. L'impôt atteignit ainsi 12 $^0/_0$ de la taxe perçue pour le compte des Compagnies.

Lorsque, après les événements de 1870-1871, les pouvoirs publics se virent dans l'obligation de rechercher de nouvelles ressources, la loi de Finances du 16 septembre 1871 institua une taxe supplémentaire du dixième sur le prix des places de voyageurs et des transports de messageries en grande vitesse.

1. Voir remarque 1 de la page 15.
2. Ainsi que le dit Wagner, page 574, cet impôt sur le transport n'est pas du tout un impôt sur le revenu. Par sa nature, par ses résultats, c'est un simple droit de jouissance, un droit d'usage que les Compagnies paient pour la grande vitesse.
(Voir les observations consignées dans une remarque du chapitre XX.)

Le prix de ces transports se trouvait ainsi majoré, du fait de l'impôt, dans la proportion excessive de 23,2 %, savoir :

	Francs.
1° Impôt du dixième portant à la fois sur le prix du transport proprement dit et sur le droit de péage (loi du 14 juillet 1855)......	10
Premier décime ajouté conformément à la loi du 6 prairial an VII......	1
Deuxième décime ajouté par la loi du 14 juillet 1855......	1
Total......	12
2° Impôt de 10 % créé par la loi du 16 septembre 1871 ...	11,2
Ensemble......	23,2

Sur chaque franc payé, tant pour le transport que pour l'impôt, par un voyageur ou un expéditeur en grande vitesse, l'Etat prélève 0 fr. 188 [1], et cet impôt est prélevé sur le prix total, y compris les frais accessoires de toute opération.

L'impôt sur la grande vitesse est donc de 19 % en chiffres ronds.

Les difficultés que fit naître la mise en vigueur de la surtaxe ne tardèrent pas à provoquer de nouvelles mesures réglementaires abolies, dans la suite, par la loi du 11 juillet 1879 [2] et le décret du 21 mars 1881 [3-4].

1. Si l'on fixe à 100 francs le prix de transport, on a la proportion suivante :

$$\frac{123,2}{100} = \frac{23,2}{x},$$

d'où : $x = 18$ fr. 83.

2. **Note du Traducteur.** — Nous devons signaler le régime spécial institué, par la loi du 11 juillet 1879, en faveur des lignes ne sortant pas d'une même ville ou d'un rayon de 40 kilomètres de ses limites, pourvu qu'il n'y ait pas continuité de service pour un point plus éloigné, même avec changement de voiture. Les transports en grande vitesse sur ces lignes sont exonérés de l'impôt du dixième qui est remplacé par un droit fixe d'abonnement. Ce droit est arrêté, en principal et par an, par voiture à six places, à 110 francs; par chaque place, au-delà de six jusqu'à 50, à 10 francs; par chaque place au-delà de 50 jusqu'à 150 à 5 francs.

3. **Note du Traducteur.** — Ce décret autorise les entreprises de transport par chemins de fer à notifier, par une déclaration à la recette des contributions indirectes, leur option entre la perception de l'impôt à l'*effectif* et la perception *par abonnement*. Faute de cette déclaration, les Compagnies sont présumées opter pour la perception par abonnement. Celles qui optent pour la perception à l'effectif sont tenues de faire ressortir distinctement, au moyen de colonnes séparées dans leurs écritures élémentaires et dans toute leur comptabilité, la partie de leurs recettes soumise à l'impôt du dixième plus deux décimes établi par la loi du 14 juillet 1855, et celle qui supporte, en outre, l'impôt établi par la loi du 16 septembre 1871.

Les Compagnies qui optent pour l'abonnement ne sont pas tenues de faire cette distinction dans leurs écritures. L'impôt est assis par l'Administration des contributions indirectes à raison des 29/154es des recettes totales, sous la réserve d'une déduction calculée, à l'origine, à raison de 2 centimes par article de perception, mais dont le taux est revisable tous les cinq ans, à partir du 1er janvier 1884.

4. Une loi du 25 mars 1874, abrogée par une loi du 28 mars 1878, avait frappé d'une taxe de 5 % les transports en petite vitesse. Les transports en transit ou destinés à l'exportation continuaient à être taxés.

Telle est, dans ses grandes lignes, la législation sous le régime de laquelle ont été maintenues, depuis lors, les Compagnies de chemins de fer au point de vue de l'impôt. On se rendra compte de son importance budgétaire en se reportant aux chiffres des recettes fournies, pendant les dernières années, par l'impôt sur la grande vitesse :

	Francs.
1881	87.252.319
1882	89.105.930
1883	90.098.297
1884	86.730.904
1885	86.763.630
1886	87.854.316
1887	87.872.553
1888	88.287.894
1889	100.385.840
1890	93.152.108

Enfin, les articles 14, 15 et 17 des conventions édictaient les règles suivantes :

« Dans le cas où l'Etat supprimerait la surtaxe ajoutée, par la loi du 16 septembre 1871, aux impôts de grande vitesse sur les chemins de fer, la Compagnie s'engage à réduire les taxes, applicables aux voyageurs à plein tarif, de 10 $^0/_0$ pour la deuxième classe, et de 20 $^0/_0$ pour la troisième classe ou suivant toute autre formule équivalente arrêtée d'accord entre les parties contractantes.

« En cas de rachat dans une période de cinq années, après cette réduction, on ajoutera au montant de l'annuité de rachat la perte résultant de cette mesure, en prenant pour bases les recettes nettes de voyageurs de l'année qui a précédé la réforme.

« Si l'Etat fait ultérieurement de nouvelles réductions sur l'impôt, la Compagnie s'engage, en outre, à faire une réduction équivalente sur les taxes des voyageurs. Elle ne sera tenue, toutefois, à ce nouveau sacrifice, qu'après qu'elle aura retrouvé, pour les voyageurs circulant sur le réseau actuellement exploité, les recettes nettes acquises avant la première réduction.

« La Compagnie ne serait pas tenue de maintenir ces réductions si l'Etat, après avoir réduit les impôts de grande vitesse, venait à les rétablir sous une forme quelconque, en totalité ou en partie. »

C'est ainsi que l'on doit, à juste titre, attribuer au Gouvernement, et plus particulièrement au Ministre des Travaux publics, négociateur des conventions, l'honneur d'avoir rendu plus féconde la réforme qui fut opérée en 1892.

La crise financière qui, pendant quelque temps, affecta si gravement la situation économique et budgétaire, fit ajourner à une date indéfinie tous les projets de dégrèvements que plusieurs années heureuses avaient permis d'entrevoir.

Mais, étant donnée la situation prospère des exercices 1890 et 1891, l'heure de la réforme parut propice, et le Gouvernement, en proposant les dégrèvements, s'associa aux désirs manifestés par le Parlement lors de la discussion des budgets de 1890 et 1891.

C'est ce qu'affirmait M. Rouvier dans l'exposé des motifs du projet de budget de 1892 :

« Faire coïncider cette réforme avec le remaniement des taxes douanières, c'est corriger de la façon la plus heureuse ce que ce remaniement peut avoir de défectueux sur certains points. »

Il était urgent, en effet, au moment où la nouvelle législation douanière allait imposer à la France de nouveaux et importants sacrifices, de soulager le commerce et la consommation en diminuant la taxe sur les transports en grande vitesse.

La majoration des recettes douanières ne semblait pas suffisante pour qu'on supprimât intégralement la taxe sur les transports, mais le Gouvernement jugeait possible de supprimer la surtaxe de 1871.

Cette suppression, coïncidant avec la réduction des tarifs consentis par les Compagnies, devait procurer au public des avantages très appréciables.

Du reste, les Compagnies, avant la réforme de 1892, avaient déjà consenti en faveur des voyageurs de très grands avantages.

En 1887, sur 220,2 de voyageurs, 77,7 seulement circulaient à plein tarif.

En 1890, la proportion était à peu près la même : 75,7 à plein tarif sur 217,4[1].

1. **Note du Traducteur.** — Résultats de 1898 pour les Compagnies.

	VOYAGEURS A PLEIN TARIF	VOYAGEURS A TARIF RÉDUIT	TOTAL
État	1.845.798	9.790.754	11.636.552
Nord	18.224.382	51.570.625	69.795.007
Est	9.577.084	50.614.725	60.191.809
Ouest	26.689.291	65.823.211	92.512.502
Orléans	9.315.445	26.190.157	35.505.602
Paris-Lyon-Méditerranée	19.870.405	43.942.029	63.812.434
Midi	7.001.203	12.362.853	19.364.056
Ensemble	92.523.608	260.294.354	352.817.962
(Résultats généraux depuis 1890 pour l'ensemble des lignes d'intérêt général.)			
1890	85.804.703	155.314.003	241.118.706
1891	81.862.207	173.809.691	255.671.898
1892	88.390.725	199.686.954	288.077.679
1893	94.189.009	223.630.018	317.819.027
1894	96.764.650	239.779.498	336.544.148
1895	97.506.030	251.346.066	348.852.096
1896	98.375.835	262.633.471	363.009.306
1897	98.870.852	273.883.875	374.754.727
1898	97.559.264	288.323.511	385.882.775

En comparant les prix légaux des cahiers des charges et le prix moyen de transport, on se rend compte de la réduction des taxes dont profitent les voyageurs.

	ANNÉE 1889 (AVANT LE DÉGRÈVEMENT)			ANNÉE 1898 (DEPUIS LE DÉGRÈVEMENT)		
	TAXE LÉGALE	TAXE KILOMÉTTIQUE MOYENNE	RÉDUCTION	TAXE LÉGALE	TAXE KILOMÉTRIQUE MOYENNE	RÉDUCTION
			%			%
1re Classe. .	0fr10	0fr068	32	0fr10	0fr066	34
2e Classe. .	0 ,075	0,047	37,33	0,075	0,041	45,33
3e Classe. .	0 ,055	0,039	29,02	0,055	0,032	41,82

Le dégrèvement proposé n'avait pas la même importance pour les voyageurs que pour les marchandises. En ce qui concernait les voyageurs et leurs bagages, le Gouvernement proposa seulement de supprimer la surtaxe établie en 1871. Pour les transports de messageries et de denrées, qui intéressent à un si haut point le commerce de détail et l'agriculture, le projet ministériel comportait la suppression complète de tous les impôts sur la grande vitesse. La recette ainsi abandonnée par le Trésor représentait, d'après les résultats de l'exercice de 1890 :

	Francs.
Pour les voyageurs et bagages....................	35.884.667
Pour les messageries et denrées.................	13.206.819
TOTAL...............	49.091.486

Pour calculer le montant total des sacrifices consentis par le Trésor, sans escompter des plus-values qui paraissaient certaines, mais dont l'importance ne pouvait être calculée avec précision, il fallut donc tenir compte des réductions qu'on allait apporter dans les tarifs des Compagnies en ce qui concernait les voyageurs, car tout abaissement de ces tarifs amenait une réduction proportionnelle dans le rendement de l'impôt de 12 % dont ces transports restaient grevés. Les nouveaux tarifs de voyageurs, appliqués au trafic de 1890, auraient donné une réduction de recettes de 34 millions environ pour les six grandes Compagnies et le réseau d'Etat. La perte correspondante sur l'impôt était de 4 millions environ. C'est donc à 52 millions que l'on devait chiffrer le dégrèvement total[1].

Il est bon de noter que le dégrèvement opéré par les Compagnies ne s'appliquait pas, comme celui de l'Etat, à la totalité des réseaux. Sur les réseaux secondaires d'intérêt local ou d'intérêt général, le dégrèvement a été opéré sans que les Compagnies concessionnaires de ces réseaux, qui n'ont

1. **Note du Traducteur.** — Les prévisions ont été confirmées par les faits. Les trois tableaux ci-après (p. 486 et 487) indiquent les résultats du dégrèvement.

pas participé aux conventions de 1883, aient eu le moindre sacrifice à faire : leur situation financière ne leur permettait pas d'abaisser leurs tarifs.

Pour mieux exposer les conséquences de la réforme de 1892, il convient de faire quelques comparaisons, la plupart puisées dans le rapport de M. Félix Faure, rapporteur du projet à la Commission du Budget.

Suite de la note 1 de la page 485.

I. — Comparaison, par catégorie de transports, des recettes brutes encaissées par les Compagnies pendant l'exercice 1890 et les exercices 1892 à 1898.

	Recettes brutes sur lesquelles l'impôt a été perçu							
	1890	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
	En milliers de francs							
Entreprises payant l'impôt à l'effectif :								
Catégorie. *Tarif applicable.*								
Voyageurs 29/154	436.035	83.046						
— 12/112		340.293	435.395	450.226	461.661	478.660	488.965	499.635
— 3/103		10.789	14.934	17.865	19.866	23.042	29.116	34.349
Marchandises 29/154	88.625	19.652						
— 12/112		13.795	17.707	18.221	19.064	19.790	20.231	20.682
— 3/103		173	227	263	294	319	353	366

II. — Comparaison, par catégories de transports, de l'impôt perçu pendant l'exercice 1890 et les exercices 1892 à 1898.

	Impôt perçu							
	1890	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
	En milliers de francs							
Entreprises payant l'impôt à l'effectif :								
Catégorie. *Tarif applicable.*								
Voyageurs 29/154	77.349	15.638						
— 12/112		34.460	46.650	48.239	49.464	51.285	52.389	53.532
— 3/103		314	435	520	586	671	848	1.000
Marchandises 29/154	15.670	3.701						
— 12/112		1.478	1.876	1.952	2.042	2.120	2.165	2.210
— 3/103		5	6	8	8	9	10	11
Entreprises soumises au droit fixe...	130	61	68	74	91	139	156	235
Totaux....................	93.149	55.657	49.035	50.793	52.191	54.224	55.568	56.988

Faisons cette remarque préliminaire que les tarifs cités sont les tarifs normaux, différents des tarifs de faveur.

Effets de la réforme sur les lignes où se perçoit le plein tarif.

		1re CLASSE	2e CLASSE	3e CLASSE
		centimes	centimes	centimes
Prix actuellement perçu par les Compagnies...		10 »	7,5	5,5
Prix payé par le public (impôt compris).........		12,32	9,24	6,776
Prix qui sera perçu par les Compagnies.........		10 »	6,75	4,4
Prix qui sera payé par le public (impôt compris).		11,2	7,56	4,928
Réduction par rapport au prix total actuel.	Sacrifice de l'État......	9 %	10 %	11 %
	Sacrifice des Compagnies...............	»	8 %	16 %
	Total............	9 %	18 %	27 %

Suite de la note 1 de la page 485.

III. — Résultats du dégrèvement de la grande vitesse.

Comparaison des résultats effectifs, d'une part, avec les prévisions budgétaires, d'autre part, avec les évaluations faites en 1891.

ANNÉES	RÉSULTATS PAR EXERCICE			PERTE D'IMPOT PAR RAPPORT A L'ANNÉE 1890		
	PRÉVISIONS BUDGÉTAIRES	PERCEPTIONS EFFECTIVES	PLUS-VALUE	ÉVALUATION DU RAPPORT PRÉSENTÉ A LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS	PERTE EFFECTIVE	PLUS-VALUE DE L'IMPOT PAR RAPPORT A CETTE ÉVALUATION
1890.......		**93.149.000**				
1892.......	54.386.200	57.659.000	3.270.800	38.000.000	35.492.000	2.508.000
1893.......	45.883.600	49.035.000	3.151.400	49.000.000	44.114.000	4.886.000
1894.......	47.272.500	50.793.000	3.520.500	49.000.000	42.356.000	6.644.000
1895.......	48.498.000	52.192.000	3.694.000	49.000.000	40.957.000	8.043.000
1896.......	50.790.100	54.225.000	3.434.900	49.000.000	38.924.000	10.076.000
1897.......	51.890.000	55.569.000	3.679.000	49.000.000	37.580.000	11.420.000
1898.......	52.083.500	56.990.000	2.806.500	49.000.000	36.159.000	12.841.000
1899.......	55.304.000	(a) 59.150.000	3.846.000	49.000.000	33.999.000	15.001.000
1900.......	56.941.000	»	»	49.000.000	»	»

(*a*) Recouvrements effectués au 31 décembre 1899 = 54.238.000. + Prévisions pour la période complémentaire = 4.912.000.

Comparaison des prix anciens et des nouveaux pour quelques voyages.

PARCOURS	DISTANCES	VOYAGEURS					
		1re CLASSE		2e CLASSE		3e CLASSE	
		Prix ancien	Prix nouveau	Prix ancien	Prix nouveau	Prix ancien	Prix nouveau
Paris à Amiens	131	16,10	14,65	12,10	9,90	8,85	6,45
— à Lille	247	30,40	27,65	22,80	18,65	16,70	12,25
— à Rouen	136	16,75	15,25	12,50	10,30	9,20	6,70
— au Havre	228	28,10	22,55	21,05	17,25	15,45	11,25
— à Rennes	374	46,05	41,90	34,50	28,25	23,35	18,45
— à Brest	610	75,10	67,20	56,35	46,10	41,30	30,05
— à Orléans	121	14,90	13,55	11,15	9,15	8,15	5,95
— à Nantes (viâ Ouest)	397	48,75	44,45	36,50	30 »	20,76	19,55
— à Bordeaux	578	71,20	63,70	53,40	43,70	39,15	28,50
— à Bayonne	783	96,45	86,30	72,35	59,20	53,05	38,60
— à Toulouse	751	89,10	82,75	67,10	56,80	48,40	37 »
— à Lyon[1]	512	63,05	56,40	47,30	38,60	34,70	25,25
— à Marseille[2]	863	106,30	95,10	79,75	65,25	58,45	42,55
— à Nice[3]	1.088	134 »	121,85	100,50	82,25	73,70	53,65
— à Reims[4]	160	19,65	17,90	14,75	12,10	10,80	7,90
— à Nancy	351	43,20	39,30	32,45	26,55	23,75	17,30
Bordeaux à Toulouse	257	31,65	29,80	23,75	19,40	17,40	12,65
— à Lyon (viâ Gannat)	621	76,50	69,55	57,35	46,95	42,05	30,60
— à Marseille	633	78,95	70,90	58,45	47,85	42,85	31,20
Lyon à Nancy (viâ Is-s.-Tille)	418	51,50	46,80	38,60	31,50	28,30	20,60
— au Havre[2]	740	91,15	81,55	68,35	55,95	50,15	36,50
Marseille à Lille[1]	1.110	136,70	124,30	102,55	83,90	75,15	54,75
Nice à Dunkerque[3]	1.393	171,55	156, »	128,65	105,30	94,35	58,45

Sur les instances du Ministre des Travaux publics, les Compagnies consentaient encore des réductions sur les anciens prix des billets d'aller et retour.

1. Paris à Lyon, itinéraire vrai par Dijon pour les voyageurs, par Saulieu pour les marchandises.

2. Paris à Marseille, itinéraire vrai par Dijon pour les voyageurs, par Saulieu pour les marchandises.

3. Paris à Nice, itinéraire vrai par Dijon et Marseille pour les voyageurs, par Saulieu et Brignoles pour les marchandises.

4. Prix calculés à raison de 160 kilomètres (au lieu de 172 kilomètres), convention avec le Nord.

La comparaison de la situation nouvelle avec l'ancienne, sur les réseaux où on avait fait 25 % de réduction, s'établissait ainsi qu'il suit :

		1re CLASSE	2e CLASSE	3e CLASSE
		centimes	centimes	centimes
Prix actuellement perçu par les Compagnies..		7,5	5,625	4,125
Prix payé par le public, impôt compris......		9,24	6,93	5,062
Prix qui sera perçu par les Compagnies......		7,5	5,40	3,52
Prix qui sera payé par le public, impôt compris..................................		8,40	6,048	3,943
Réduction par rapport au prix total actuel.	Sacrifice de l'État..........	9 %	9 %	10 %
	Sacrifice des Compagnies...	»	3 %	12 %
	Total..............	9 %	12 %	22 %

Les billets d'aller et retour, en 1890, avaient donné 106.078.000 francs de recettes à l'ensemble de nos chemins de fer et 24.610.000 francs au Trésor sous forme d'impôt. Les tarifs nouveaux comportaient un sacrifice de 10 millions de la part des chemins de fer et de 13 millions de la part de l'Etat, soit au total 23 millions, ou 17 % du prix total payé par le public[1].

Le tarif légal de la grande vitesse pour les marchandises était de 36 centimes par tonne et par kilomètre, soit, avec l'impôt, 44c,352. Le prix effectivement payé par le public était de 44 centimes à toutes distances, sauf quelques exceptions peu importantes. Pour les colis pesant isolément moins de 40 kilogrammes, le prix fixé par les arrêtés ministériels était de 45 centimes, soit, avec l'impôt, 55c,44 et le prix figurant dans les tarifs généraux était, sur la plupart des réseaux, de 55 centimes. Le tarif spécial commun des petits colis fixait à 1 fr. 20, impôt compris, le prix de transport des colis de 0 à 5 kilogrammes de toute gare à toute gare, et des tarifs spéciaux assuraient aux denrées, dans certains cas, le bénéfice de prix beaucoup plus réduits.

Les Compagnies n'avaient pris, en 1883, pour les marchandises, aucun engagement analogue à ceux que nous avons relatés pour les voyageurs. Néanmoins, elles ont reconnu, dès le début des négociations, que la suppression totale par l'Etat de l'impôt grevant ces transports devait entraîner de leur part un sacrifice corrélatif, et elles ont, en conséquence, présenté des propositions que le Ministre ne jugea pas suffisantes.

Un seul point mérite d'être retenu de ces pourparlers : c'est le refus par

1. Voir aussi Raffalovich, *Die ersten Resultate der Herabsetzung der Eilgütertarife in Frankreich*, dans les *Schanz' Finanzarchiv*, X, 1893, p. 692.

le Comité Consultatif des chemins de fer d'admettre la création d'un tarif par zones.

Après discussion, les nouveaux tarifs furent les suivants :

A. — **Pour les animaux vivants :**

				Impôt déduit.		Impôt compris.
Bœufs, chevaux, etc.....	0 fr. 16	au lieu de	0 fr. 20	ou de	0 fr. 24,64
Veaux, etc..............	0 6	—	0 8	—	0 9,856
Moutons, chèvres, etc....	0 3	—	0 4	—	0 4,928

Soit 20 % de réduction sur la part des Compagnies et 35 % sur le prix total.

B. — **Pour les voitures :**

			Impôt déduit.		Impôt compris.
Voitures à 1 fond et 1 banquette.	0 fr. 40	au lieu de	0 fr. 50	ou	0 fr. 61,6
Voitures à 2 fonds et 2 banquettes.	0 50	—	0 64	ou	0 78,848

comportant les mêmes réductions.

C. — **Messageries de toute nature, d'un poids excédant 40 kilogrammes :**

Un tarif commun kilométrique jusqu'à 100 kilomètres.					0,32	Par tonne et par kilomètre.
Par kilomètre en excédent au-delà de :	101	kilomètres jusqu'à	300	kilomètres.	0,30	
	301	— —	500	—	0,28	
	501	— —	600	—	0,26	
	601	— —	700	—	0,24	
	701	— —	800	—	0,22	
	801	— —	900	—	0,20	
	901	— —	1.000	—	0,18	
	1.001	— —	1.100	—	0,16	

Ces tarifs remplaçaient la taxe kilométrique uniforme de 35$^{cent.}$,71, impôt déduit, ou de 0 fr. 44, impôt compris, en vigueur avant 1892.

D. — **Messageries de toute nature, dont le poids n'excède pas 40 kilogrammes.** — On devait adopter un tarif kilométrique commun dont voici les bases :

Par kilomètre jusqu'à 200 kilomètres					0 fr. 35	Par 1.000 kilogrammes.
Par kilomètre en excédent au-delà de :	201	—	300	—	0 32	
	301	—	400	—	0 31	
	401	—	800	—	0 30	
	801	—	1.000	—	0 28	
	1.001	kilomètres............			0 25	

Ces tarifs remplaçaient la taxe kilométrique uniforme de 44cent.,44, impôt déduit, ou de 0 fr. 55, impôt compris.

Ils devaient être également applicables aux denrées expédiées par quantités pesant moins de 40 kilogrammes.

E. — **Denrées par expédition d'un poids supérieur à 40 kilogrammes.** — Voici les bases du tarif kilométrique commun :

Par kilomètre jusqu'à			100 kilomètres	....	0 fr.	24
Par kilomètre en excédent au-delà de :	101	—	300 —	....	0	225
	301	—	500 —	....	0	21
	501	—	600 —	....	0	195
	601	—	700 —	....	0	18
	701	—	800 —	....	0	165
	801	—	900 —	....	0	15
	901	—	1.000 —	....	0	135
	1.001	—	1.100 —	....	0	12
	1.101		» —	....	0	105

Ces tarifs remplaçaient la taxe uniforme de 35cent.,71, impôt déduit, ou de 0 fr. 44, impôt compris, en vigueur avant 1892.

Pour mettre en évidence l'importance des réductions consenties par les Compagnies, il faut se reporter au tableau ci-après :

Messageries et denrées (*prix par* 1.000 *kilogrammes*).

DISTANCES :	100 KIL.	200 KIL.	400 KIL.	600 KIL.	800 KIL.	1.000 KIL.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Prix actuellement perçu par les Compagnies	35,71	71,43	142,86	214,29	285,72	357,10
Impôt	8,29	16,57	33,14	49,71	66,28	82,90
Prix total actuel	44 »	88 »	176 »	264 »	352 »	440 »
Prix nouveaux — messageries	32 »	62 »	120 »	174 »	220 »	258 »
Prix nouveaux — denrées	24 »	46 50	90 »	130,50	165 »	193,50

Donc, tandis que le Trésor accordait un dégrèvement représentant uniformément près de 19 % du prix total actuel, le public bénéficiait de réductions allant de 27 à 41 % pour les messageries et de 45 à 56 % pour les denrées.

Pour les petits colis on a établi un tableau analogue en prenant comme exemple le colis moyen de 20 kilogrammes :

DISTANCES :	100 KIL.	200 KIL.	400 KIL.	600 KIL.	800 KIL.	1.000 KIL.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Prix actuellement perçu par les Compagnies..................	0,892	1,7856	3,5712	5,3568	7,1424	8,92
Impôt..........................	0,208	0,4144	0,8288	1,2432	1,6576	2,08
Prix total actuel.........	1,10	220	4,40	6,60	8,80	11 »
Prix nouveaux..................	0,70	1,40	2,66	3,86	5,06	6 20

Au sacrifice de 19 % fait par le Trésor sur l'ancien prix total, les Compagnies en ajoutaient certains qui variaient de 17 à 25 %, et qui portaient la réduction totale pour le public à des chiffres compris entre 36 et 44 %, suivant la distance.

Il ne faut pas oublier qu'à toutes ces réductions s'ajoutait, toutes les fois qu'une marchandise change de réseau, l'exemption des frais accessoires s'élevant à 1 fr. 43, impôt déduit, et à 1 fr. 76, impôt compris, exemption qui résulte du caractère de tarif commun donné aux nouveaux barèmes [1].

En résumé, aux 53 millions que l'Etat a abandonnés par le dégrèvement de la grande vitesse, les chemins de fer ont ajouté 42 millions de réductions environ, sur lesquels 23 millions représentaient des engagements pris en 1883 et 19 millions résultant des abaissements supplémentaires, consentis, soit de la propre initiative des Compagnies, soit sur les instances de l'Administration. Le total des avantages faits au public, calculé d'après le trafic de l'exercice 1890, se chiffrait ainsi par 95 millions, soit, à peu de chose près, le cinquième du produit total des transports en grande vitesse, impôt compris.

On pouvait donc espérer avec quelque raison qu'une augmentation de trafic coïnciderait avec la diminution des taxes.

Pour essayer de donner une idée des résultats que pouvait amener le dégrèvement de 1892, le rapporteur, M. Félix Faure, a établi une comparaison entre les nouveaux tarifs de grande vitesse français et les tarifs prussiens, belges, anglais, italiens, autrichiens, hongrois.

1. Dans les taxes de transport précédentes il faut tenir compte de ce que le trafic de la grande vitesse, outre les tarifs de transport proprement dits, a encore à supporter des frais secondaires qui ont été fixés ainsi qu'il suit par la décision ministérielle déjà mentionnée du 20 novembre 1876 :

1° Enregistrement, 0 fr. 10;

2° Chargement et déchargement, y compris les droits de gare, suivant six groupes : *a*) paquets et marchandises, denrées et lait : 1 fr. 76 par tonne; — *b*) transport de voitures et de cercueils : 2 fr. 20 par objet; — *c*) bœufs et bêtes de trait : 1 fr. 10 par tête ; — *d*) veaux et porcs : 0 fr. 44 par tête ; — *e*) moutons et chèvres : 0 fr. 22 par tête ; — *f*) animaux en cages et paniers : 1 fr. 76 par tonne ;

3° Pour le contrôle du pesage des marchandises : 0 fr. 10 par kilogramme sans fractions. — Les frais de magasinage pour les chargements des wagons n'entrent pas en ligne de compte naturellement pour le trafic par grande vitesse.

Quoi qu'il soit assez difficile de contrôler les chiffres inscrits dans ces tableaux, il est intéressant de les reproduire à cause de leur origine officielle.

France (*tarifs projetés*).

DISTANCES	VOYAGEURS — Impôt compris — 1re classe	Impôt compris — 2e classe	Impôt compris — 3e classe	Impôt déduit — 1re classe	Impôt déduit — 2e classe	Impôt déduit — 3e classe	MESSAGERIES par 1.000 kilogrammes	DENRÉES par 1.000 kilogrammes	PETITS COLIS de 20 kilogrammes
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
20 kilomètres.	2 25	1 50	1 »	2 »	1 35	0 90	6 40	4 80	0 40
50 —	5 60	3 80	2 45	5 »	3 40	2 20	16 »	11 »	0 40
100 —	11 20	7 55	4 95	10 »	6 75	4 40	32 »	24 »	0 70
200 —	22 40	15 10	9 85	20 »	13 50	8 80	62 »	46 50	1 40
400 —	44 80	30 25	19 70	40 »	27 »	17 60	120 »	90 »	2 65
800 —	89 60	60 50	39 45	80 »	54 »	35 20	220 »	165 »	5 05

Allemagne (*Chemins de fer de l'État prussiens*).

DISTANCES	VOYAGEURS — 1re classe	2e classe	3e classe	4e classe (1)	MESSAGERIES ET DENRÉES — par 1.000 kilog.	Colis de 20 kil. tarif postal
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
20 kilomètres........	2 »	1,50	1 »	0 50	8 25	1 25
50 —	5 »	3,25	2 50	1 25	17 25	1 25
100 —	10 »	7,50	5 »	2 50	32 25	1 25
200 —	20 »	15 »	10 »	5 »	60 »	2 45
400 —	40 »	30 »	20 »	10 »	115 »	4 40
800 —	80 »	60 »	40 »	20 »	225 »	6 25

1. Il n'existe de 4e classe que dans le nord de l'Allemagne.

Italie[1].

DISTANCES	VOYAGEURS — Impôt compris — 1re classe	2e classe	3e classe	Impôt réduit — 1re classe	2e classe	3e classe	MESSAGERIES par 1.000 kilogrammes	DENRÉES par 1.000 kilogrammes	PETITS COLIS de messagerie de 20 kilog.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
20 kilomètres.	2,25	1,60	1 »	2 »	1,40	0,90	7,24	4,52	0,60
50 —	5,65	3,95	2,50	5 »	3,50	2,25	18,08	11,30	0,60
100 —	11,30	7,90	5 »	10 »	7 »	4,50	36,16	22,60	0,90
200 —	22,60	15,80	10 »	20 »	14 »	9 »	64,41	40,68	1,70
400 —	45,20	31,60	20 »	40 »	28 »	18 »	83,62	74,58	2,82
800 —	90,40	63,20	40 »	80 »	56 »	36 »	102,83	131,08	4,20

État Autrichien (1 *florin* = 2 *fr.* 50).

DISTANCES	VOYAGEURS — 1re classe	2e classe	3e classe	MESSAGERIES — Par 1.000 kilog.	Par 20 kilog.	DENRÉES — Par 1.000 kilog.	Par 20 kilog.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
20 kilomètres	1,50	1,01	0,50	9,52	1,90	4,71	0,95
50 —	3,75	2,50	1,25	23,81	4,76	9,97	2,11
100 —	7,50	5 »	2,50	47,62	9,52	18,75	3,75
200 —	15 »	10 »	5 »	95,24	19,05	36,30	7,26
400 —	30 »	20 »	10 »	190,48	38,10	71,43	14,28
800 —	60 »	40 »	20 »	380,96	47,62	142,86	28,56

1. Y compris 13 °/₀ d'impôt.

Etat Hongrois.

DISTANCES	VOYAGEURS			MESSAGERIES ET DENRÉES		
				PAR 1.000 KILOGRAMMES		COLIS DE MESSAGERIES DE 20 KILOG.
	1re classe	2e classe	3e classe	Messageries	Denrées	
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
20 kilomètres......	1,25	1,01	0 62	7,02	4,22	0 47
50 —	3,75	3 »	1,869	17,02	8,50	0 52
100 —	7,50	6 »	3,75	33,51	16,75	0 66
200 —	15 »	12 »	7,50	66,01	34,36	1,26
400 —	20 »	14,50	10 »	116,25	57 »	2,32
800 —	20 »	14,50	10 »	216,19	107 »	4,32

Belgique (*Tarif en vigueur depuis le 1er décembre* 1891).

DISTANCES	VOYAGEURS			MESSAGERIES ET DENRÉES	
	1re classe	1re classe	3e classe	PAR 1.000 KILOGRAMMES	COLIS DE 20 KILOGRAMMES
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
20 kilomètres.............	1,80	1,35	0,90	38,40	1,10
50 —	3,90	2,85	1,90	56 »	1,20
100 —	7,60	5,70	3,80	68 »	1,40
200 —	15,20	11,40	7,60	88 »	1,70

Angleterre.

DISTANCES	VOYAGEURS		
	1re classe	2e classe	3e classe
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
20 kilomètres................	2,50	1,95	1,30
50 —	6,25	4,65	3,05
100 —	12,50	9,30	6,50
200 —	25 »	18,60	13 »
400 —	50 »	37,20	26 »
800 —	100 »	74,40	52 »

De plus, comme l'indiquait si exactement M. Félix Faure dans son remarquable rapport, il ne faut pas oublier certaines particularités.

En France, les voyageurs ont droit au transport en franchise de 30 kilogrammes. Sur les lignes prussiennes, la franchise est de 25 kilogrammes. En Angleterre, selon les gares et les distances, la franchise varie entre 27 et 54 kilogrammes. Les chemins de fer de l'Etat en Italie et les chemins de fer de l'Etat austro-hongrois[1] n'admettent point de transport gratuit de bagages.

Pour les billets d'aller et retour, on accorde sur le double du billet simple la réduction suivante :

En France, 25 $^0/_0$ en 1re classe et 20 $^0/_0$ en 2e et 3e classes ;

En Prusse, 25 $^0/_0$;

En Belgique, 20 $^0/_0$;

En Italie, la réduction peut varier entre 20 et 35 $^0/_0$, mais on ne l'accorde que dans des circonstances déterminées.

L'usage des trains express donne lieu à une majoration de taxe de 10 $^0/_0$ en Italie; de 12 $^1/_2$ à 16 $^2/_3$ $^0/_0$ en Prusse ; de 25 $^0/_0$ en Belgique. En Autriche, cette majoration peut aller jusqu'à 50 $^0/_0$. En France, les tarifs sont les mêmes, mais, par contre, les trains express n'ont presque jamais de wagons de 3e classe et de 2e classe; aussi, en pratique, la 1re classe permet seule les transports rapides à grande distance.

Il est à peine besoin de mentionner que c'est dans l'Allemagne du Nord seule qu'on rencontre une 4e classe de voitures et que les parcours supérieurs à 400 kilomètres sont inconnus en Belgique.

En Angleterre les tarifs de messageries ou de marchandises en grande vitesse sont si multiples qu'il n'est pas possible d'établir une moyenne exacte.

La réalisation du dégrèvement de 1892 prouve une fois de plus l'influence du Gouvernement français sur l'ensemble des tarifs, influence qui s'est manifestée surtout dans ce qu'on appelle en France le transport des messageries. Aussi, les économistes français les plus éminents, et au premier rang M. Leroy-Beaulieu, sont-ils d'avis que, pour cette catégorie, on a atteint le maximum des réductions possibles; aller au-delà serait courir le risque de produire une baisse sensible dans les recettes des chemins de fer.

On a souvent dit, pour expliquer l'empressement des Compagnies à acquiescer aux propositions du Gouvernement, tendant à des réductions de tarifs, que la garantie d'intérêts les préservait des trop grands déficits ; mais cette explication n'est pas suffisante, car les industriels travaillent non pas pour perdre, mais pour gagner et pour accroître sans cesse leurs bénéfices ; et, en outre, la garantie d'intérêts n'est qu'une avance remboursable, au plus tard, en fin de concession, lors de la reprise des chemins de fer par l'Etat. Du reste, les premiers résultats qui ont suivi la réforme des tarifs ont permis de réfuter le reproche fait, en 1892, aux Compagnies, qu'elles avaient consenti trop facilement la réduction demandée par M. Rouvier.

En 1892, la Commission du budget pour l'exercice 1893 s'occupa minutieusement du dégrèvement, et M. Cornudet en fit dans son rapport une étude approfondie.

Pendant les neuf mois de 1892 qui suivirent l'application de la réforme,

1. Depuis la tarification par zones.

les recettes de la grande vitesse allèrent constamment en augmentant; par contre, on constata pour les produits de la petite vitesse une diminution : elle fut de 1.152.000 francs, et pendant les premiers mois de 1893 elle atteignit même le chiffre de 6.454.000.

Cet abaissement s'explique par ce fait qu'une partie des marchandises, les bestiaux par exemple, a depuis le dégrèvement abandonné la petite vitesse pour prendre la grande.

Pour le mois de janvier 1893, le phénomène n'a rien d'anormal, si l'on songe à l'immense quantité de marchandises introduites en France en janvier 1892 avant l'application du tarif général des douanes.

Si l'on veut se rendre un compte exact du dégrèvement, il faut envisager, à part, les recettes totales provenant du transport des voyageurs et des marchandises en grande vitesse pour les grands réseaux, pendant les neuf derniers mois de 1891, et comparer ce total à celui de ces deux mêmes éléments pendant les neuf derniers mois de 1892.

Recettes des grandes Compagnies.

PENDANT LES MOIS :	VOYAGEURS	MARCHANDISES GRANDE VITESSE	ENSEMBLE
	francs	francs	francs
D'avril à décembre 1891	296.667.000	74.307.000	370.974.000
Janvier 1892	22.320.000	6.331.000	28.651.000
TOTAL de ces 10 mois (ancien tarif)	318 987.000	80.638.000	399.625.000
D'avril à décembre 1892	301 790.000	76.396.000	378.186.000
Janvier 1893	21.796.000	6.642 000	28.438.000
TOTAL de ces 10 mois (nouveau tarif)	323.586.000	83.038.000	406.624.000
AUGMENTATION	4.599.000	2.400.000	6.999.000

Pour obtenir le produit net, il faut déduire de la recette brute environ 55 %[1], soit 3.850.000; on trouve ainsi comme excédent net de recettes une somme de 3.150.000 francs en chiffres ronds.

Les comptes rendus aux actionnaires pour l'année 1892 laissaient percer la satisfaction des Compagnies en présence des résultats du dégrèvement. Elles se félicitaient d'y avoir coopéré, car, sans leur causer aucun mécompte, la réforme a donné des avantages considérables à l'industrie et au commerce.

Dans son rapport sur le budget de 1894[2], M. Cornudet, rapporteur

1. Le coefficient moyen d'exploitation des grandes Compagnies, après avoir été 54,30 en 1886, a été successivement 52,90 en 1887, 52,40 en 1888, 51,65 en 1889, 52,53 en 1890, 53,93 % en 1893. L'évaluation de 55 % n'avait donc rien que de normal.
2. Documents parlementaires, Chambre, n° 959. — 6° Législature.

du budget des conventions, a fait une nouvelle étude approfondie sur les conséquences de la réduction des tarifs. En voici un résumé :

	RECETTES TOTALES (voyageurs et accessoires en grande vitesse) non compris l'impôt.	AUGMENTATION.
	Francs.	Francs.
1890.............	434.637.000	»
1891.............	451.520.000	+ 16.883.000
1893.............	488.568.000	+ 37.048.000

En admettant que l'accroissement normal de recettes d'une année à l'autre soit de 17 millions, il est possible d'attribuer au dégrèvement une augmentation de recettes de 3 millions en chiffres ronds.

Pour se rendre compte de l'influence qu'a pu avoir le dégrèvement de la grande vitesse sur la garantie d'intérêts, M. Cornudet limite ses comparaisons aux cinq Compagnies : Est, Ouest, Midi, Orléans, Paris-Lyon-Méditerranée.

	RECETTES de la grande vitesse (voyageurs et accessoires) impôts non compris.	AUGMENTATION.
	Francs.	Francs.
1890...........	353.173.000	»
1891...........	367.611.000	14.438.000
1893...........	399.001.000	31.390.000

Si l'on considère comme normal l'accroissement de 14.438.000 francs ou, en chiffres ronds, 14.500.000 francs, on peut attribuer au dégrèvement une augmentation de recettes, de 2.600.000 francs en chiffres ronds. Le rapporteur du budget des conventions pour 1893 explique que cette augmentation considérable de recettes se répartit à peu près également entre l'Est, l'Ouest, l'Orléans et le Paris-Lyon-Méditerranée. Sur le réseau du Midi, les recettes n'ont pas été influencées par le dégrèvement.

Au moment du vote de la réforme, dit M. Cornudet, on craignait de voir fléchir de 40 millions le produit du trafic. Il n'en a rien été, et l'on peut dire aujourd'hui que, si le dégrèvement de la grande vitesse a causé à l'Etat une perte, d'ailleurs prévue, d'environ 50 millions d'impôt, il n'a rien coûté, en définitive, aux Compagnies ni, par suite, au compte de garantie ; il a profité au public et considérablement développé le trafic des voyageurs et de la grande vitesse.

Mais, pour apprécier sûrement les résultats financiers de la réduction des tarifs, il faudrait examiner aussi la marche des frais d'exploitation, ce qui n'est pas possible, car la statistique ne fait pas de distinction entre les dépenses d'exploitation de grande vitesse et celles de petite vitesse. L'ensemble des dépenses d'exploitation s'élève pour les grands réseaux à 606 millions en 1890 ; à 639 millions en 1891 ; à 662.800.000 en 1892, et à 682.500.000 en 1893. Il ne semble donc pas que, de 1892 à 1893, il y ait eu un accroissement anormal. Le coefficient d'exploitation progresse constamment pendant ces mêmes années, mais cette progression avait déjà commencé

en 1890, et cela pour des circonstances étrangères au dégrèvement, telles que l'ouverture de lignes nouvelles et l'augmentation considérable de la longueur des lignes exploitées, la réduction des heures de travail du personnel, l'élévation du chiffre des versements aux institutions de prévoyance et d'assistance [1].

En résumé, il faut dire que le dégrèvement de 1892 a eu une influence excessivement favorable sur le trafic.

Le tableau ci-dessous permet de juger ces résultats en détaillant le nombre total des voyageurs, le nombre des voyageurs kilométriques et la longueur du parcours moyen.

ANNÉES	NOMBRE TOLAL DES VOYAGEURS				VOYAGEURS KILOMÉTRIQUES	PARCOURS MOYEN D'UN VOYAGEUR	NOMBRE MOYEN DE PLACES OFFERTES PAR TRAIN
	1re CLASSE	2e CLASSE	3e CLASSE	ENSEMBLE			
	en milliers	en milliers	en milliers	en milliers	en milliers	kilomètres	
1890	18.331	81.272	141.515	241.118	7 942.960	32,9	238,3
1891	18.542	88.099	149.030	255.671	8.285.531	32,4	246,8
1892	18.565	93.180	176.332	288.077	9.243.210	32,1	259,0
1893	19.836	100.669	197.314	317.819	10.007 950	31,5	263,0
1894	20.122	106.580	210.042	336.544	10.330.606	30,7	266,4
1895	20.511	110.659	217.682	348.852	10.656.999	30,5	272,7
1896	21 045	114.506	227.458	363.009	11.153 989	30,7	273,8
1897	21.131	116.395	237.228	374.754	11.441.361	30,5	273,4
1898	21.302	118.436	246.135	385.873	11.817.941	30,6	273,2

L'accroissement des voyageurs est, par année et par classe, de :

ANNÉES	1re CLASSE	2e CLASSE	3e CLASSE	ENSEMBLE
	%	%	%	%
1891	1,14	6,3	5,25	5,3
1892	0,12	5,9	18,6	13,4
1893	9,3	9,0	11,1	11,0
1894	1,5	5,91	6,4	6,0
1895	1,95	3,85	3,64	3,6
1896	2,6	4,4	4,67	4,0
1897	0,41	2,5	4,4	3,27
1898	0,8	1,69	3,75	2,95

1. Dans l'*Album de statistique graphique de* 1893, on évalue au chiffre de 10 millions l'augmentation des frais d'exploitation résultant de la réforme des tarifs. Ce chiffre ne paraît pas probant; on écrit à tort qu'on a comparé les résultats de 1891 et 1892. En effet, la progression des frais d'exploitation a été moins forte en 1892 qu'en 1891, et l'augmentation de 1893 est également inférieure à celle de 1892. On ne peut donc pas attribuer au dégrèvement l'augmentation des 10 millions constatée en 1892. Subsidiairement, on fera remarquer que les effets du dégrèvement ne peuvent guère être constatés encore dans les résultats de 1892.

Un dernier point à remarquer, à propos de la réforme de 1892, c'est l'augmentation brusque du nombre des voyageurs de 3e classe, qui ne continua pas dans les mêmes proportions à partir de 1893. Au contraire, au début de l'application des nouveaux tarifs, le nombre des voyageurs de première et seconde classes resta stationnaire et ne se développa que progressivement.

Pour expliquer ces variations, il faut admettre que beaucoup de personnes qui circulaient autrefois en 3e classe ont profité des réductions de taxe pour jouir du confort de la 2e classe. De même, nombre de voyageurs de 2e classe ont pris des billets de 1re classe pour la même raison de confort et peut-être aussi pour ne pas se trouver en contact avec les anciens voyageurs de 3e classe.

En définitive, le dégrèvement de la grande vitesse a permis à bien des gens de voyager plus facilement.

On voit également que le nombre des voyageurs kilométriques n'a pas augmenté dans la même proportion que le nombre total des voyageurs. Il s'ensuit que le parcours moyen a diminué.

C'est donc le petit public, celui qui voyage peu, qui a profité de la réforme. *Cela prouve combien la loi de 1892 a été une loi démocratique.*

Bien qu'il faille attendre encore de longues années pour juger impartialement les effets du dégrèvement de la grande vitesse, il est utile d'en apprécier les résultats pour les derniers exercices.

ANNÉES	LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE	NOMBRE DE VOYAGEURS PAR 1 KILOMÈTRE			
		1re CLASSE	2e CLASSE	3e CLASSE	TOTAL
	kilomètres	En millions			
1883	26.692	1.066	1.667	4.306	7.039
1884	28.728	998	1.664	4.231	6.893
1885	29.839	1.001	1.724	4.300	7.025
1886	30.696	1.035	1.744	4.358	7.137
1887	31.446	1.034	1.765	4.412	7.211
1888	32.128	1.049	1.831	4.465	7.345
1889	32.914	1.225	2.254	5.148	8.627
1890	33.280	1.125	2.032	4.785	7.942
1891	33.878	1.135	2.087	5.063	8.285
1892	34.881	1.149	2.295	5.799	9.243
1893	35.350	1.178	2.459	6.370	10.007
1894	**35.971**	**1.166**	**2.525**	**6.639**	**10.330**
1895	**36.240**	**1.170**	**2.635**	**6 851**	**10.656**
1896	**36.472**	**1.203**	**2.717**	**7.234**	**11.154**
1897	**36.934**	**1.216**	**2 791**	**7.434**	**11.441**
1898	**37.243**	**1.243**	**2.848**	**7.727**	**11.818**

Recettes voyageurs et grande vitesse depuis 1883.

ANNÉES	LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE	1re CLASSE	2e CLASSE	3e CLASSE	ENSEMBLE	RECETTES SUPPLÉMENTAIRES (1)	ACCESSOIRES GRANDE VITESSE	TOTAL
	kilom.	En milliers de francs						
1883.......	26.692	76.647	84.304	174.838	335.789	»	79.588	415.377
1884.......	28.728	68.826	81.618	174.308	324.752	»	80.604	405.356
1885.......	29.839	68.457	81.845	174.291	324.593	»	81.646	406.239
1886.......	30.696	70.789	82.022	174.655	327.466	»	85.254	412.720
1887.......	31.446	70.124	82.048	175.312	327.484	»	86.949	414.433
1888.......	32.128	69.974	83.994	174.914	328.882	»	88.580	417.462
1889.......	32.914	81.331	102.664	195 485	379.480	»	92.437	471.917
1890.......	33.280	73.890	91.538	183.825	349.253	»	91.412	440 665
1891.......	33.878	75.002	94.483	190.047	360.532	4.751	92.738	458.021
1892.......	34.881	73.433	97.062	194.890	365.385	5.718	97.071	468.174
1893.......	35.350	74.357	102.495	206.784	383.636	3.567	107.254	494.457
1894.......	**35.971**	**74.451**	**106.024**	**217.559**	**398.034**	**2.889**	**113.175**	**514.098**
1895.......	**36.240**	**77.807**	**109.063**	**221.201**	**408.071**	**2.969**	**119.868**	**530.908**
1896.......	**36.472**	**79.419**	**112.800**	**230.386**	**422.605**	**3.166**	**124.526**	**550.297**
1897.......	**36.934**	**80.214**	**114.732**	**236.760**	**431.708**	**3.164**	**133.951**	**568.821**
1898.......	**37.243**	**80.898**	**116.731**	**242.942**	**440.571**	**2.968**	**136.781**	**580.320**

Incidemment, il faut retenir ce fait que, par suite des facilités accordées au trafic des voyageurs, les Compagnies ont réduit les prix des billets aller et retour de 30 % en 3e classe, de 20 % en 2e classe et de 10 % en 1re classe. Il en résulte que le tarif kilométrique moyen s'est abaissé de 0 fr. 0484 en 1884 à 0 fr. 0385 en 1894, c'est-à-dire de 20 % en chiffres ronds. Dans la même période le prix moyen de la tonne kilométrique est descendu de 0 fr. 0598 à 0 fr. 0524, c'est-à-dire de 12 1/2 %.

Quelle conclusion tirer de cette étude des tarifs? Comment juger ces dégrèvements qui n'ont apporté aucun trouble appréciable dans les finances des Compagnies et qui n'ont eu aucune répercussion sur la garantie de l'Etat? Le système français des chemins de fer a tout le mérite de ces résultats. Il représente une sorte de parallélogramme des forces économiques par cette action combinée des intérêts généraux représentés par l'Etat et des intérêts particuliers et commerciaux dont se préoccupent avant tout les Compagnies.

En se développant sans cesse, leur association calme et féconde en progrès ne rend que des services au public.

1. Avant 1890 les recettes supplémentaires étaient totalisées avec les accessoires de grande vitesse.

CHAPITRE XVII

LE RÉSEAU DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

Ce n'est pas, comme pour les autres réseaux français, à un plan conçu à l'avance que le réseau des chemins de fer de l'Etat doit son origine et sa formation; il les doit à des circonstances imprévues.

Situé dans le sud-ouest du pays, il est enserré entre les réseaux de l'Ouest et d'Orléans; une seule ligne, celle de Saumur par Château-la-Vallière et Courtalain, avec quelques autres tronçons[1], aboutit à Chartres dans la direction de Paris; par ailleurs, le réseau actuel est bordé par l'Océan Atlantique et les lignes exploitées par la Compagnie d'Orléans : Nantes-Saumur-Tours et Tours-Poitiers-Angoulême-Bordeaux. Outre Chartres et Saumur, les points les plus importants du réseau sont la Rochelle et Rochefort; à Niort se trouve le point de croisement des principales lignes.

Nous avons déjà raconté la formation, dans cette région, de divers petits réseaux isolés; quelques-uns s'étendaient même au-delà des limites[2] que nous venons de fixer. Nous ne rappellerons pas les raisons pour lesquelles ces petits réseaux ne purent subsister, ni la manière dont le Parlement lia leur existence à la question du rachat par l'Etat des voies ferrées, en général, et principalement du réseau d'Orléans. Nous rappellerons que le Gouvernement, après le rejet de plusieurs projets de convention passés avec la Compagnie d'Orléans, en vue de l'absorption par cette Compagnie des petites lignes en détresse, fut finalement obligé, à la suite de l'adoption de l'amendement Allain-Targé, de provoquer le rachat de ces petites lignes et l'organisation provisoire d'un septième réseau exploité par l'Etat.

Nous avons également indiqué que l'Etat avait peu d'espoir de se débarrasser promptement de cette exploitation. Il était, en effet, peu probable

1. De Sargé à Vouvray sur le réseau d'Orléans avec raccordement à Tours, de Pont-de-Braye à Blois par Vendôme, Chartres à Auneau, Nogent-le-Rotrou-Courtalain-Châteaudun-Patay et Chartres-Orléans, point de jonction avec la ligne d'Orléans à Rouen. Trois autres embranchements de minime importance ne sont pas encore en exploitation. Parmi les lignes projetées, mais dont l'utilité publique n'a pas encore été déclarée, il y a aussi une ligne de 85 kilomètres devant relier directement Auneau à Paris et aboutir dans une gare spéciale.

2. Notamment Saint-Nazaire au Croisic; Orléans à Châlons; Tulle à Clermont. — Voir chapitre IX.

qu'on trouverait des Sociétés disposées à se charger de l'achèvement de ce réseau improductif à des conditions analogues à celles qu'avaient acceptées les autres Compagnies. Dans les années qui suivirent la constitution *provisoire* du réseau d'Etat, le vaste programme de constructions jugées nécessaires sur toutes ces petites lignes, ainsi que les continuels efforts des partisans du rachat intégral des chemins de fer, ne laissa pas naître une pareille espérance.

Tout d'abord, on s'efforça de donner au réseau des chemins de fer de l'Etat une forme qui lui permît de vivre; on continua les lignes en voie d'exécution; on voulut arrondir le réseau et on décida d'ouvrir des voies de raccordement direct avec les plus grands centres.

Cette nécessité apparaît avec plus d'évidence si on compare les lignes en exploitation en 1878 avec celles que l'Etat construisit depuis cette époque pour desservir complètement la région traversée par son réseau. Il y avait, d'une part, des lignes reliant d'une façon ininterrompue la Roche-sur-Yon, par la Rochelle et Rochefort, au réseau d'Orléans près d'Angoulême, Coutras et Libourne. D'autre part, une seconde ligne allait de la Roche-sur-Yon à Tours par Bressuire, Loudun et Chinon; enfin une troisième, coupant les deux précédentes, reliait Poitiers, par Loudun, à Saumur et Angers. Par contre, la Compagnie d'Orléans exploitait les lignes qui reliaient directement les voies ci-dessus avec Nantes par Clisson, d'une part, et avec Bordeaux, d'autre part. Elle possédait la voie la plus courte d'Orléans à la Rochelle et Rochefort par Poitiers et Niort; de même, elle exploitait les lignes Niort-Bressuire, Chalonnes-Angers. Enfin, d'autres chemins de fer, dont le point de croisement est aujourd'hui à Niort, n'existaient pas encore, et la ligne de Saumur à Chartres, telle qu'elle fut alors cédée à l'Etat, n'était en exploitation que sur une longueur de 36 kilomètres, de Chartres à Bron avec embranchement sur Orléans et sur Auneau. Il y avait aussi un autre concessionnaire pour le tronçon encore inachevé de Château-du-Loir à Bessé avec raccordement à Saint-Calais.

Aussitôt après la création du réseau de l'Etat, on chercha à lui donner le plus grand développement possible. M. de Freycinet, au commencement de l'année 1879, avait préparé un traité portant échange de lignes entre l'Etat et la Compagnie d'Orléans. Ce traité ne fut pas déposé sur le bureau des Chambres[1]. Mais en février 1880, M. Varroy, Ministre des Travaux publics, soumit au Parlement, un second projet concernant la cession à l'Etat des lignes de la Compagnie d'Orléans situées à l'ouest de la ligne de Tours à Bordeaux, ainsi que des tronçons Tours au Mans, Tours à Nantes et Paris à Sceaux, dont l'acquisition avait beaucoup d'importance pour l'Etat : par contre, la Compagnie d'Orléans aurait repris les lignes appartenant à l'Etat situées en dehors de cette région[2]. Grâce aux efforts des partisans du rachat alors très puissants, la Commission de la Chambre répondit à ce projet de loi par le contre-projet déposé par les radicaux et portant rachat total du réseau d'Orléans. Cette motion eut un retentissement considérable dans l'opinion publique qui se montra hostile aux prétentions des partisans du

1. Voir chapitre XI, page 231.
2. Beaucoup de ces lignes faisaient partie du *Grand Programme*.

monopole de l'Etat; aussi le successeur de M. Varroy s'empressa-t-il, pour calmer l'opinion, de retirer le projet de loi du Gouvernement[1].

Par les Conventions de 1883, l'Etat céda aux Compagnies de l'Est, de l'Ouest et de Paris-Lyon-Méditerranée, une partie des lignes situées en dehors du périmètre actuel du réseau d'Etat et procéda, avec la Compagnie d'Orléans, à un échange d'une partie des lignes situées à l'ouest du chemin de fer Tours-Bordeaux et au sud de la Loire. C'est ainsi qu'on assura l'existence des chemins de fer de l'Etat et qu'on leur donna accès à Bordeaux et à Paris[2].

Au chapitre IX nous avons donné toutes les explications nécessaires sur le prix d'achat des lignes rachetées en 1878 et sur leur exploitation provisoire[3]. Ce provisoire qui, au point de vue de l'administration, a une certaine importance, est resté le même jusqu'à une époque rapprochée. A part le cas de création de nouvelles lignes et d'autorisation budgétaire, de simples décrets réglaient tout ce qui concernait les chemins de fer de l'Etat. Ce fut le décret du 5 décembre 1895[4] qui modifia l'organisation administrative; à partir de 1896, on a placé à sa tête un directeur ; à la place du Conseil d'administration, on a mis un Comité de Direction; en réalité, le Ministre des Travaux publics est devenu, depuis cette date, le véritable Directeur du réseau de l'Etat. Il se pourrait même que le régime provisoire, qui a subsisté depuis 1878, fît place à une organisation nouvelle[5].

Dans la loi de finances du 29 décembre 1883 (budget de 1884) on décida que tous les crédits afférents au réseau d'Etat devaient être distraits du budget du Ministère des Travaux publics et constituer un budget annexe. Il en est résulté que tous les articles de ce budget annexe sont soumis, avec tous leurs développements, au contrôle annuel du Parlement.

Lors des discussions budgétaires, on proposa à maintes reprises la revente du réseau; mais le plus souvent les rapporteurs, qui étaient favorablement disposés pour l'Administration des Chemins de fer de l'Etat, se contentèrent de demander qu'on ne donnât pas plus d'extension au réseau; quelquefois, ces débats donnèrent lieu à des récriminations fâcheuses.

Depuis qu'il figure au budget, le réseau d'Etat est classé parmi les services spéciaux qui s'administrent eux-mêmes, qui ont leur budget propre, tandis qu'au budget général de l'Etat apparaissent seulement les produits nets éventuels d'exploitation ou les demandes de crédits supplémentaires. Le paiement ou le non-paiement des intérêts du capital se dissimulent sous les chapitres du budget général; en réalité, on les retrouve au chapitre de la dette publique, puisque des emprunts en 3 $^0/_0$ amortissable ont soldé les frais de rachat et les dépenses d'achèvement du réseau.

Ce fait, qui échappe à ceux qui l'ignorent, n'a jamais manqué d'être signalé par les adversaires du monopole toutes les fois qu'on a voulu repré-

1. Voir chapitre XI, pages 232 et suivantes.
2. Article 16 des conventions avec l'Orléans et l'Ouest, pages 302 et 307.
3. Chapitre IX, pages 208, 214 et suivantes.
4. Voir chapitre XV, page 399.
5. Voir, à la fin de ce chapitre, page 523, la proposition de loi de M. Lemercier.

senter comme un dividende net les excédents de produits apparaissant en recette au budget général de l'Etat. Cette qualification de *dividende net* est toujours sur les lèvres des partisans du monopole et de tous ceux qui réclament une réforme complète des tarifs. L'accroissement du produit net de l'exploitation des chemins de fer de l'Etat, produit qui, dès la monopolisation, a permis de réduire d'une façon très appréciable les tarifs, est pour eux un argument très puissant en faveur de la réforme des tarifs.

Pour combattre de telles doctrines, M. Ratoin a, entre autres calculs, évalué que, pour l'année 1892, en regard d'un bénéfice d'exploitation de 9.600.000 francs, il faut aligner :

1° Une somme de 24 millions de francs représentant le service des intérêts et de l'amortissement à $4\,^1/_2\,^0/_0$ des dépenses de rachat et d'achèvement du réseau;

2° Une somme de 2.900.000 représentant la soulte à payer à la Compagnie d'Orléans, pour les lignes échangées en 1883.

On voit donc que le résultat de l'exploitation présente, en réalité, un déficit de 18.500.000, qu'on peut ramener à 16.500.000, en déduisant le produit de l'impôt sur les transports [1].

Bien entendu, on doit faire les plus expresses réserves en face de calculs de ce genre, surtout de ceux qui ont trait au service des intérêts et de l'amortissement du capital d'établissement; mais on doit reconnaître aussi que les évaluations des rapporteurs successifs de la Commission du budget présentent les chiffres les plus différents.

M. Godefroy Cavaignac, dans son rapport pour l'exercice 1885, chiffre aux sommes suivantes les dépenses d'établissement du réseau de l'Etat.

Dépenses du rachat des petits réseaux	268.493.502fr,24
Travaux d'achèvement	70.842.077 ,29
Travaux exécutés par les services de construction du Ministère des Travaux publics	72.572.877 ,14
Travaux exécutés par l'Administration des Chemins de fer de l'Etat	141.211.364 ,89
Total	553.119.821fr,56
A déduire les subventions départementales et communales	2.246.740 ,64
Ensemble	550.873.080fr,92

1. Voir M. Ratoin, *Les Chemins de fer en France et à l'Etranger* (*Journal des Economistes*, tome LIII, année 1894, livraison de février, pages 161 et suivantes) : « On peut contester « la déduction de l'impôt sur les transports, car le chemin de fer ne peut pas déduire de « son déficit les impôts qu'il a encaissés comme entrepreneur. Par contre, si l'Etat, en « regard des subventions à fonds perdus, qu'il a déboursées pour son réseau, veut faire « entrer en compte tous les bénéfices qu'il retire de ce réseau, il doit faire ressortir non « seulement l'impôt des transports, mais encore plusieurs autres avantages. » Voir page 508, note I.

Si on ajoute à ce chiffre le montant des dépenses restant à faire, évaluées à 48 millions pour le budget de 1885, on peut arrêter le capital d'établissement du réseau d'Etat à la somme de 600 millions en chiffres ronds. De plus, il faut porter en compte les dépenses de matériel roulant et d'installation définitive des lignes, soit 33.140.000 francs pour le matériel racheté aux anciennes Compagnies et 66.230.000 francs pour le matériel nouveau qu'on accumule, ainsi que cela a été démontré, dans des proportions très exagérées ; on arrive alors, pour tout l'ensemble du matériel roulant, à un total de 99.370.443 francs, soit, pour 2.480 kilomètres exploités, une dépense kilométrique de 40.000 francs environ.

Il y avait encore du matériel commandé et livrable en 1884, pour un chiffre d'environ 9 millions. On a blâmé, à juste titre, cette exagération d'approvisionnement ; en France, en effet, une dépense moyenne de 25.000 francs par kilomètre paraît très suffisante pour le matériel roulant.

M. Terrier, dans son rapport sur le budget de 1892, a cherché également à évaluer le montant du capital dépensé sur le réseau de l'Etat. Mais, ne pouvant arriver à un résultat précis, il se borna à discuter les estimations de ses prédécesseurs. D'après lui, il ne fallait pas admettre le chiffre de 973 millions donné par les adversaires du monopole, qui s'étaient efforcés d'en grossir le chiffre pour tirer de l'improductivité des lignes un argument solide contre l'exploitation par l'Etat. A son avis, l'Etat avait mieux à faire qu'à servir des intérêts aux capitaux dépensés lors de l'établissement de son réseau.

C'était aussi l'opinion de M. Carnot, rapporteur de la loi de rachat des petites Compagnies.

Recherchant le meilleur mode d'évaluation des lignes, M. Terrier constatait que leur rachat pouvait être fait en se basant, soit sur leur valeur commerciale, c'est-à-dire en tenant compte des résultats de leur exploitation, soit sur le coût de l'établissement. Il s'exprimait ainsi : « Ce sont des raisons de pure équité, des considérations de bienveillance vis-à-vis des populations au sein desquelles se sont répandus les titres des Compagnies défaillantes qui ont déterminé le Gouvernement de la République à appliquer le principe de la loi de 1874 à ces Compagnies[1]. »

« Puisqu'on n'a pas entendu réaliser une opération commerciale, continuait-il, c'est méconnaître absolument le caractère de la décision qu'on a prise que de mettre en face de la somme payée en capital le produit net des lignes rachetées, comme ne cessent de le faire les adversaires du réseau de

1. L'article 12 de la loi du 23 mars 1874, portant concession à titre définitif du réseau des Charentes, ainsi que d'un grand nombre de lignes déjà concédées à titre éventuel aux grandes Compagnies, avait modifié (comme on l'a déjà fait ressortir plusieurs fois) l'article 37 du cahier des charges. En cas de rachat des lignes dont la concession remonte à moins de quinze ans, l'annuité de rachat ne serait plus calculée d'après le produit net de ces lignes, mais les Compagnies auraient la faculté de réclamer le remboursement du prix réel, de premier établissement de ces lignes, en y ajoutant la valeur du matériel roulant. On appliqua cette stipulation aux réseaux rachetés en 1878 ; car seules, les lignes principales de la Vendée et des Charentes étaient concédées depuis plus de quinze ans. En agissant ainsi, l'Etat n'attendit pas la mise en faillite de ces Compagnies pour prononcer leur déchéance ; il effectua le rachat, c'est-à-dire la reprise amiable de la concession.

l'Etat. En ce qui concerne les lignes nouvelles ajoutées dans la suite au réseau racheté, là encore on s'est préoccupé de l'intérêt des populations, et il est certain que la plupart de ces lignes n'apporteront aucun bénéfice à l'Etat qui n'a nullement entendu faire une bonne affaire. »

Poursuivant sa critique du calcul des frais d'établissement du réseau de l'Etat, M. Terrier faisait observer que, dans le détail de l'estimation globale, on déduisait bien le capital de 115 millions représenté par les lignes que les Conventions de 1883 ont distraites du réseau de l'Etat et cédées aux Compagnies de l'Est, de l'Ouest et de Paris-Lyon-Méditerranée. Mais on omettait de distraire du coût total des chemins de fer de l'Etat la valeur des lignes cédées, lors des mêmes Conventions à la Compagnie d'Orléans.

Dans le but de mieux délimiter et d'arrondir leurs réseaux respectifs, pour éviter aussi de se faire une concurrence coûteuse et déloyale, les réseaux de l'Etat et d'Orléans avaient conclu un échange.

	Francs.
Au 31 octobre 1885, le réseau de l'Etat avait coûté.....	788.000.000
Si on en retranche la part afférente aux 982 kilomètres cédés à l'Orléans en 1883, soit....................	221.000.000
Il reste................	567.000.000
Il faut y ajouter, pour ne pas tomber dans une omission semblable à celle qu'on vient de constater, la valeur des 449 kilomètres que le réseau de l'Etat avait reçus de la Compagnie d'Orléans. Ces 449 kilomètres ont coûté....................................	105.000.000
Le prix total est donc de.............	672.000.000

M. Terrier ajoutait encore que cette somme ne représente pas d'une façon exacte la valeur du réseau de l'Etat; il la croit exagérée, et, adoptant l'interprétation d'un député radical, M. Pelletan, il ramène au chiffre de 622 millions la valeur du capital de construction du réseau de l'Etat. Pour cela, il extrait du compte la somme de 105 millions, représentant la valeur des lignes cédées par l'Orléans à l'Etat et se contente d'ajouter au total de 567 millions une somme de 55 millions, correspondant à l'annuité moyenne de 2.200.000 francs due par l'Etat à la Compagnie d'Orléans à titre de soulte pour la moins-value des produits nets des lignes échangées entre ces Compagnies.

Quant à l'évaluation de 973 millions (mentionnée à la page 506), on y était arrivé en omettant, ainsi que nous l'avons constaté, de retrancher le prix qu'avaient coûté les lignes remises en 1883 à la Compagnie d'Orléans, soit 221 millions. On avait, d'autre part, ajouté 132 millions représentant, avec les intérêts composés, le total des déficits d'exploitation qui se seraient accumulés depuis 1878, si l'on avait fait régulièrement le service des intérêts et

de l'amortissement des subventions payées aux anciennes Compagnies dont les lignes avaient été rachetées [1].

Ces explications montrent combien il est difficile de faire, avec ces groupements de chiffres, une évaluation exacte de la valeur du réseau de l'Etat, d'autant plus que chacun de ces calculs repose sur des estimations hypothétiques.

Toutefois, si l'on admet que le bénéfice d'exploitation d'une année doit seulement rémunérer le capital dépensé sur les lignes qui ont produit ce bénéfice [2], si l'on admet que le mode de calcul indiqué ci-dessus, page 507, est le seul possible pour chiffrer exactement le total des dépenses d'établissement, il faut logiquement conclure que le coût réel du réseau de l'Etat ne correspond pas mathématiquement aux sommes que l'Etat a, chaque année, dépensées pour l'achat de son réseau, pour le développement et l'agglomération de ses lignes. Il faut également reconnaître que, rien que pour assurer à son réseau des chances d'existence durable et de prospérité, l'Etat a dû faire de lourds sacrifices, que beaucoup de ses dépenses constituent de véritables placements à fonds perdus, et, par suite, on ne peut pas demander qu'une quote-part du bénéfice d'exploitation puisse être affectée au service de l'intérêt de ces placements [3].

1. Ce chiffre de 132 millions ne peut pas être contrôlé, car il dépend du chiffre du capital d'établissement à admettre en compte.

2. A propos du réseau de l'Etat, on ne doit pas dire dépenses de construction et dépenses de premier établissement, mais bien prix de rachat et frais d'agrandissement.

3. L'Etat bénéficie seulement des avantages particuliers attachés à l'exploitation des chemins de fer; ces avantages, identiques sur tous les réseaux, sont de deux sortes : les impôts et la gratuité plus ou moins complète accordée aux différents services de l'Etat. Dans la seconde partie du prochain chapitre, nous reviendrons sur les divers profits que l'Etat retire de l'exploitation des chemins de fer et nous ferons la nomenclature de ces diverses sources de revenus; c'est à tort qu'on assimile quelquefois à ses profits les frais de timbres-poste et les versements des Compagnies pour frais de contrôle. Aujourd'hui nous nous bornerons à indiquer dans le tableau ci-dessous la nature de ces ressources de l'Etat et la valeur approximative des facilités de transport accordées sur son réseau aux agents de l'administration de l'Etat.

Impôts et profits particuliers procurés au Trésor par le réseau d'État.

	1890	1891	1892	1893	1894 (1)	1895	1896	1897	1898
	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs
Impôts sur les transports de voyageurs et de grande vitesse...	3.283.901	3.393.769	2.048.143	1.739.218	1.820.466	1.865.665	1.910.517	1.941.303	1.985.733
Autres impôts........	1.799.603	1.886.788	1.526.511	1.884.733	1.833.984	1.856.703	1.899.843	1.923.849	1.919.182
Valeur des économies procurées à l'État...	7.560.195	7.546.393	7.499.531	7.416.149	3.728.545	3.818.969	4.058.555	4.144.630	4.337.296
Ensemble........	12.643.699	12.826.950	11.074.185	11.040.100	7.382.995	7.541.337	7.868.915	8.009.782	8.242.211

1. Depuis 1894, l'Administration a établi une nouvelle classification d'économies remboursées par l'État; cela explique la différence depuis 1893.

Au 31 décembre 1894, le réseau de l'Etat avait en exploitation 2.631 kilomètres [1] de lignes, à savoir :

Lignes en exploitation :

	Kilomètres.
Lignes rachetées par l'Etat ou lignes incorporées ultérieurement dans le réseau, déduction faite des lignes cédées à l'Etat en vertu des Conventions de 1883......	2.188 (2)
Lignes échangées avec la Compagnie d'Orléans.........	443
ENSEMBLE..........................	2.631
Lignes en construction à la fin de 1894.................	140

Lignes à construire :

Lignes déclarées d'utilité publique.....................	72
Lignes classées et non déclarées d'utilité publique......	205
En tout pour le réseau d'intérêt général...............	**3.048**

En outre, il faut tenir compte des parcours communs aux réseaux limitrophes : Ouest, 90 kilomètres ; Orléans, 38 kilomètres ; et Midi, 2 kilomètres.

Les dépenses de premier établissement pour les 2.631 kilomètres de

Suite de la note 3 de la page 508.

En admettant que ces sommes se capitalisent à 4,50 %, taux officiellement fixé pour les intérêts et l'amortissement du capital de premier établissement, la valeur des avantages que retire l'Etat peut être évaluée aux chiffres suivants :

1890	1891	1892	1893	**1894**	**1895**	**1896**	**1897**	**1898**
francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs
281.000.000	285.000.000	246.000.000	245.000.000	**164.000.000**	**167.000.000**	**175 000.000**	**178.000.000**	**183.000.000**

Ainsi l'Etat se trouve indemnisé, sinon en totalité, du moins en grande partie, des sacrifices qu'il s'était imposés. Cette opinion est surtout exacte en ce qui concerne la somme de 221.000.000 de francs, représentant l'évaluation du capital d'établissement des lignes rétrocédées à la Compagnie d'Orléans.

1. Pour les longueurs exploitées à la fin des années précédentes, voir chapitre XIV, page 338.

2. Dont 23 kilomètres afférents à une ligne figurant encore au compte de construction. La nomenclature détaillée de la situation du réseau de l'Etat se trouve au tableau 2 des Documents principaux de la *Statistique annuelle des chemins de fer français*.

lignes d'intérêt général, en exploitation à la fin de 1894, s'élèvent, d'après la statistique officielle, aux sommes suivantes :

	Francs.
Prix de rachat, dépenses de construction et de parachèvement de 2.188 kilomètres, non compris les lignes reprises à la Compagnie d'Orléans..........	441.143.000
Matériel roulant..	96.105.000
Subvention payée par l'Etat aux anciennes Compagnies.	52.327.666
Subventions locales..................................	14.814.346
Ensemble des dépenses d'établissement du réseau de l'Etat, lignes cédées par la Compagnie d'Orléans non comprises....................	**604.390.012**

A ce total il faut ajouter le capital dépensé sur les 443 kilomètres repris à la Compagnie d'Orléans.

Prix de rachat, dépenses de parachèvement, travaux complémentaires..................................	13.193.000
Matériel roulant..	17.691.000
Ancienne subvention de l'Etat........................	38.000
Anciennes subventions locales......................	4.008.000
Dépenses effectuées par la Compagnie d'Orléans sur les lignes cédées..................................	100.946.000
Ensemble des dépenses sur les lignes échangées..	**135.876.000**
Dépense totale d'établissement de 2.631 kilomètres.	**740.266.012**

Soit, par kilomètre, 281.363 francs.

Dans ce relevé ne sont pas comprises les dépenses d'établissement des lignes abandonnées par l'Etat à la Compagnie d'Orléans.

En déduisant encore les subventions payées par l'Etat aux anciennes Compagnies, les subventions locales, les dépenses de la Compagnie d'Orléans sur les lignes cédées, car, pour ces lignes, c'est le Trésor qui paye le prix de la soulte, on arrive au total de 568.132.000 francs, comme valeur globale des lignes constituant le réseau de l'Etat.

D'après la statistique officielle, les charges d'intérêt et d'amortissement

des capitaux ainsi engagés s'élèveraient, au taux de 4,50 %, à la somme de 25.565.940 francs.

Dans les tableaux ci-après, pages 511 et 512, on peut se rendre compte facilement de la manière dont les documents officiels ont, sur les mêmes bases, pour un certain nombre d'années antérieures, évalué les dépenses de premier établissement du réseau de l'Etat, ainsi que les charges des capitaux déjà engagés.

Dans les mêmes tableaux, on pourra voir la relation qui existe entre les charges des capitaux engagés et les produits nets de l'exploitation.

En examinant particulièrement pour les années 1883 et 1884, d'une part, la longueur exploitée, et, d'autre part, les recettes brutes du trafic, on voit tous les avantages qu'a retirés le réseau de l'Etat de sa transformation et de son développement en vertu des conventions de 1883.

I. — Dépenses d'établissement et charges d'intérêt et d'amortissement des capitaux directement engagés par l'État.

ANNÉES 1	SUBVENTIONS DE L'ÉTAT SUBVENTIONS LOCALES ET DEPENSES DE LA COMPAGNIE D'ORLÉANS SUR LES LIGNES CÉDÉES 2	CAPITAL D'ÉTABLISSEMENT DÉPENSÉ PAR L'ÉTAT 3	TOTAL 4	CHARGES D'INTÉRÊT ET D'AMORTISSEMENT (4,5 0/0 des sommes de la colonne 3) 5
	francs	francs	francs	francs
1882	101.867.715	415.417.415	517.285.130	18.693.784
1887	169.325.666	491.385.000	660.710.666	22.112.325
1888	169.530.666	502.846.000	672.376.666	22.628.070
1889	169.642.666	517.084.000	686.726.665	23.208.780
1890	170.350.666	529.470.000	699.820.666	23.826.150
1891	170.566.666	537.215.000	707.781.666	24.174.675
1892	170.772.861	540.779.254	711.552.115	24.335.065
1893	170.789.112	555.133.235	725.922.347	24.980.996
1894	172.134.012	568.132.000	740.266.012	25.565.940
1895	**172 210.566**	**573.597.000**	**745.807.566**	**25.811.865**
1896	**172.252.296**	**581.236.000**	**753.488.296**	**26.155.620**
1897	**172.285.318**	**600.638.000**	**772.923.318**	**27.028.710**
1898	**172.285.318**	**608.349.000**	**780.634.318**	**27.376.705**

II. — Résultats d'exploitation des chemins de fer de l'État.

ANNÉES	LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE	RECETTES (IMPÔTS DÉDUITS)	DÉPENSES	PRODUIT NET	PAR KILOMÈTRE RECETTES	PAR KILOMÈTRE DÉPENSES	PAR KILOMÈTRE PRODUIT NET	COEFFICIENT D'EXPLOITATION
	kilom.(1	francs	francs	francs	francs	francs	francs	0/0
1879.......	1.621	15.333.382	12.056.119	3.277.263	9.459	7.437	2.022	78,6
1880......	1.820	17.268.126	14.183.731	3.084.395	9.488	7.793	1.695	82,1
1881.......	1.893	19.204.189	16.252.740	2.951.449	10.145	8.586	1.559	84,6
1882.......	2.084	21.306.258	18.393.249	2.913.009	10.418	8.994	1.424	86,3
1883.......	2.765	26.655.460	23.856.443	2.799.017	9.640	8.628	1.012	89,5
1884.......	2.164	25.156.415	20.761.282	4.395.133	11.625	9.594	2.031	82,5
1885.......	2.215	25.755.148	21.003.627	4.751.521	11.628	9.483	2.145	81,6
1886.......	2.365	29.085.526	23.382.991	5.702.535	12.298	9.887	2.411	80,7
1887.......	2.563	33.160.222	26.527.338	6.632.884	12.938	10.350	2.588	80.0
1888.......	2.597	34.209.988	26.583.223	7.626.765	13.173	10.236	2.937	77,7
1889.......	2.625	35.139.756	26.889.614	8.250.142	13.386	10.247	3.139	76,5
1890.......	2.647	36.097.756	27.590.133	8.507.623	13.259	10.423	2.836	76,4
1891.......	2.663	37.796.083	28.922.764	8.873.319	14.193	10.861	3.332	76,5
1892.......	2.665	39.097.985	29.508.823	9.589.162	14.671	11.073	3.598	75,5
1893.......	2.691	39.383.609	30.481.688	8.901.921	14.635	11.327	3.308	77,4
1894.......	2.741	40.150.540	30.815.421	9.335.119	14.648	11.242	3.406	76,7
1895.......	**2.761**	**41.733.387**	**31.662.431**	**10.070.956**	**15.121**	**11.472**	**3.649**	**75,2**
1896.......	**2.778**	**43.914.224**	**32.348.496**	**11.565.728**	**15 808**	**11.645**	**4.173**	**73,7**
1897.......	**2.791**	**44.564 316**	**32.308.988**	**12.255.328**	**15.967**	**11.576**	**4.391**	**72,5**
1898.......	**2.791**	**46.362.663**	**32.523.830**	**13.838.833**	**16.601**	**11.632**	**4.967**	**70,1**

L'Administration des chemins de fer de l'Etat avait dû se charger de l'exploitation d'un certain nombre de tronçons figurant au *Grand Programme* de 1879 et se raccordant avec les lignes plus ou moins disséminées du réseau de l'Etat. Aussi le produit net total ou kilométrique avait-il diminué progressivement d'année en année.

Les conventions de 1883 ayant donné plus d'homogénéité au réseau de l'Etat, les résultats s'améliorèrent immédiatement, et le rendement total ou kilométrique suivit une marche ascendante ininterrompue; par suite, le mouvement du trafic subit des variations identiques.

Le parcours moyen d'un voyageur, qui était de 33 kilomètres en 1882 et de 29^{km},2 en 1883, s'éleva à 34^{km},9 en 1884 et 37^{km},8 en 1886; de même, le parcours moyen d'une tonne de marchandises passa de 81 kilomètres en 1882 et de 71^{km},3 en 1883 à 88 kilomètres en 1884 et 93 kilomètres en 1885, pour atteindre 108^{km},8 en 1898.

Les résultats des derniers exercices ne font pas baisser ces moyennes : ils correspondent à ceux constatés sur le réseau du Nord ; on voit ainsi que le parcours moyen d'un voyageur a été, en 1893, de 39^{km},9 sur le

1. Si la longueur moyenne exploitée paraît ici supérieure à la longueur totale du réseau, cela provient des parcours communs à d'autres réseaux résultant des conventions de 1883.

réseau de l'Etat et de $31^{km},5$ sur le Nord[1]. Pour la même année, le parcours moyen de la tonne fut de 121 kilomètres sur l'Etat et de $101^{km},5$ sur le Nord.

On ne doit pas attribuer ces résultats à la réforme des tarifs, puisque cette réforme avait eu lieu, en 1880, au moment de la constitution du réseau de l'Etat; le changement brusque et favorable qui se produisit en 1884 dans les résultats de l'exploitation provient donc d'autres causes. Il est impossible de comparer les deux périodes, l'une antérieure, l'autre postérieure à 1884, car il y a de telles différences entre le réseau actuel de l'Etat et ses lignes anciennes qu'on ne saurait raisonnablement donner à ces lignes la qualification de *réseau*, au sens propre du mot.

Dans le tableau ci-dessous, relatif au mouvement du trafic et aux produits du réseau de l'Etat, nous n'avons pris que les résultats d'une seule année de la première période, ceux de 1879; nous y avons ajouté ceux de l'année 1883, la dernière avant la constitution définitive du réseau proprement dit; enfin nous y avons inscrit ceux de 1884 et des exercices postérieurs.

Relevé du trafic et des recettes du réseau de l'État.

ANNÉES	NOMBRE DE		RECETTES NON COMPRIS L'IMPÔT SUR LES TRANSPORTS		
	VOYAGEURS KILOMÉTRIQUES	TONNES KILOMÉTRIQUES	VOYAGEURS ET MESSAGERIES	MARCHANDISES	DIVERSES [2]
	grande vitesse	petite vitesse	francs	francs	francs
1879	133.112.088	97.804.981	6.297.302	7.719.147	1.316.933
1883	299.057.278	220.876.060	11.124.800	12.126.100	3.404.560
1884	251.209.213	210.712.225	9.118·894	11.568.101	4.469.420
1885	258.595.132	224.403.146	9.464.582	11.646.523	4.644.043
1886	291.225.505	255.320.538	10.513.240	13.404.328	5.162.958
1887	322.045.732	294.772.315	14.342.624	17.347.803	1.469.795
1888	332.886.198	311.432.563	14.738.121	18 313.065	1.158.802
1889	373.448.163	300.568.508	15.763.416	18.282.218	1.094.122
1890	358.481.014	306.757.457	15.756.572	19.532.379	808.805
1891	374.153.258	352.206.279	16 337.097	20.492.285	966.701
1892	399.265 869	329.573.750	11.997.086	20.738.256	1.362.643
1893	414.389.614	358.981.781	17.896.981	20.150.485	1.336.143
1894	436.616.301	329.689.422	18.742.826	20.380.262	1.027.452
1895	**449 696 958**	**342.973.676**	**19.574 529**	**21.364.637**	**664.619**
1896	**466.104.848**	**371.424.909**	**20.131.796**	**22.916.015**	**688.614**
1897	**471.235.922**	**418.373 639**	**20.796.968**	**33.351.698**	**415.648**
1898	**487.529.049**	**404.612.635**	**21.422.266**	**24.078.026**	**596.066**

1. **Note du Traducteur.** — Parcours moyen d'un voyageur :

Nord.................................... 28,8
Etat.................................... 4,9

Parcours moyen d'une tonne :

Nord.................................... 100,3
Etat.................................... 116,0

2. Y compris de 1883 à 1886, les recettes accessoires de la grande et de la petite vitesse.

En 1886, le mouvement des voyageurs est sensiblement le même qu'en 1883, bien que la longueur des lignes en exploitation ait diminué de 300 kilomètres ; par contre, le trafic des marchandises présente, pour la même période, une plus-value de 35 millions de tonnes kilométriques. Comme l'indique le tableau de la page 512, il y a non seulement une augmentation des recettes totales, mais aussi (sauf pour l'année 1890) une augmentation de la recette kilométrique. Celle-ci ne cesse de progresser jusqu'en 1892, bien que la longueur en exploitation ait présenté, de 1882 à 1892, une augmentation de 500 kilomètres environ ; c'est ainsi qu'on a pu ramener le coefficient d'exploitation au chiffre de 75,5 $^0/_0$ en 1892.

Il ne faut pas oublier de tenir compte de l'influence de l'Exposition de 1889 sur les recettes. Bien que les résultats soient moins significatifs pour le réseau de l'Etat que pour les autres grandes Compagnies, on n'en constate pas moins une plus-value de 12 $^0/_0$ sur le mouvement des voyageurs et de 6 $^0/_0$ sur les recettes de la grande vitesse. L'année 1890 subit le contrecoup des majorations de trafic de l'année 1889; mais, en 1891, on voit reprendre la marche ascensionnelle. L'amélioration notable du trafic de voyageurs et de grande vitesse, constatée en 1891, se continua l'année suivante (c'est pourtant à partir du 1er avril de cette année que le Gouvernement a mis en vigueur le dégrèvement des tarifs de la grande vitesse). En 1893, la progression favorable devint plus grande encore.

Comme en 1892, lors de la discussion du budget, on n'avait pu chiffrer les effets du dégrèvement, on avait prévu au budget une diminution de recettes. En juin 1893, lors de la discussion du budget de 1894, on connaissait les premiers résultats de la réforme que le rapporteur, M. Jacquemin, faisait ainsi ressortir :

Recettes des transports à grande vitesse.

PÉRIODE du 1er avril au 31 décembre	RECETTES BRUTES (impôt compris)	RECETTES BRUTES (impôt déduit)
1891	15.779.323fr,09	13.070.287fr,88
1892	15.172.725 ,88	13.790.547 ,84
Différence	— 606.597fr,21	+ 720.259fr,96

La perte n'a donc porté que sur le montant de l'impôt ; en ce qui concerne les recettes nettes, au contraire, le développement du trafic a compensé la réduction des taxes.

Pendant que les recettes et le mouvement de la grande vitesse suivent, même en 1894, une marche ascendante, le trafic de la petite vitesse passe par les variations les plus diverses pendant la période de quatre années qui va de 1891 à 1894, et fait apparaître, pour les recettes et pour le mouvement du tonnage, tantôt des augmentations, tantôt des diminutions. S'appuyant

sur les résultats favorables constatés en 1891, on avait compté sur une augmentation importante pour 1893 et fait état de cette plus-value.

Loin d'en être ainsi, le recul fut tel que le produit net kilométrique se trouva finalement inférieur à celui de 1892 sans que les frais d'exploitation eussent varié d'une manière sensible.

Il y a lieu encore de noter une circonstance fort caractéristique au point de vue de la gestion du réseau de l'Etat : c'est que, même dans les années les plus mauvaises, par exemple celles de 1883 à 1888, pendant lesquelles les grandes Compagnies ont vu baisser si considérablement leurs produits nets, la progression du trafic et l'amélioration des recettes continuèrent sans à-coup sur le réseau de l'Etat; on se l'explique facilement, si on se rend compte que ce réseau a surtout à s'occuper du trafic local de la région et fort peu du grand trafic international. Les crises économiques qui bouleversent le monde ont donc une influence nulle ou, du moins, fort insignifiante sur les recettes.

Si l'on veut comprendre les raisons pour lesquelles les produits nets sont aussi peu satisfaisants, il faut moins l'attribuer au système d'exploitation et à la concurrence des réseaux voisins qu'à l'exagération[1] des dépenses de premier établissement de ce réseau, dont certaines lignes auraient dû être concédées aux grandes Compagnies, au lieu d'être construites dans leur voisinage.

En ce qui concerne les dépenses d'exploitation, l'Administration des chemins de fer a su réaliser de notables économies et opérer de sérieuses réductions ; ceci ressort clairement du tableau de la page 516 qui met en parallèle les budgets de 1885 et ceux des exercices 1891 à 1900.

Dans ce tableau, parmi les catégories de dépenses, il faut remarquer que l'annuité à payer à la Compagnie d'Orléans à titre de soulte, pour les lignes, échangées entre elle et l'Etat, a cessé de figurer au budget annexe du chemin de fer pour être inscrite au budget général de l'Etat (Ministère des Travaux publics) sous le titre de *Dépenses obligatoires assimilables à des dettes d'Etat*, autrefois dénommées *Dépenses extraordinaires*. Diverses sommes, que nous avons déjà énumérées plus haut[2], ont aussi pour effet de diminuer le produit net, qui est porté en recette au budget de l'Etat.

Mais la diminution la plus importante est relative aux trois premiers articles budgétaires : Conseil d'Administration et Administration centrale. De 689.000 francs, chiffre de 1885, l'ensemble de ces dépenses a été ramené à 532.000 francs en 1894 et présente ainsi une diminution de 157.000 francs, soit de 23 $^0/_0$ environ. Par contre, les frais d'exploitation proprement dits, y compris les loyers des gares communes, qui étaient, en 1885, de 21.137.400 fr., soit 9.382 francs par kilomètre moyen d'exploitation, s'élevèrent, en 1894, à 29.758.000 francs, soit 10.856 francs par kilomètre. Ces chiffres n'ont rien d'exagéré, si on tient compte d'abord de l'augmentation des prix et des salaires et ensuite de ce que l'ouverture à l'exploitation de nouvelles lignes peu productives a coïncidé avec un renchérissement disproportionné des frais de traction.

1. S'il n'y avait, à la fin de 1893, que 411^{km},3 à doubles voies, on ne trouve, par contre, aucune ligne (même parmi celles en construction) qui ne soit à voie normale de 1^{m},44.
2. Voir chapitre XIV.
3. 512.500 pour l'exercice 1899.

Budget annexe des chemins de fer de l'Etat.

	1885	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900 (3)
	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs
Recettes :											
Voyageurs et messageries grande vitesse	12.916.500	15.477.000	16.328.340	16.040.000	17.821.000	18.135.000	19.400.000	20.560.000	20.848.000	21.700.000	22.800.000
Petite vitesse	15.284.500	19.483.000	20.113.000	20.860.000	21.879.000	22.165.000	21.300.000	22.390.000	23.902.000	24.400.000	25.100.000
Produits divers	500.000	340.000	320.000	300.000	400.000	400.000	400.000	350.000	350.000	400.000	400.000
Ensemble	28.701.000	35.300.000	36.761.340	37.200.000	40.100.000	40.700.000	41.100.000	43.300.000	45.100.000	46.500.000	48.300.000
Dépenses :											
Conseil d'administration (jetons de présence)[1]	75.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	4.500	4.500
Secrétariat général et caisse centrale	124.000	102.000	102.000	108.000	108.000	108.000	111.000				
Direction	490.000	381.000	403.000	409.000	409.000	405.950	411.000	495.000	513.000	508.000	501.000
Exploitation	6.566.400										
Matériel et traction	6.900.000	(2)									
Voies et bâtiments	5.760.000	26.438.000	27.305.000	27.918.000	29.758.000	30.111.050	30.636.000	31.084.000	31.358.000	31.782.000	32.368.500
Gratifications, secours et indemnités	1.015.000										
Renouvellement du matériel	»	»	»	»	»	»	»	»	100.000	100.000	150.000
Impôts et frais de contrôle	550.000	764.000	766.000	769.000	731.000	738.000	750.000	760.000	699.000	725.000	743.000
Loyers des gares communes	896.000	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Annuité à la Compagnie d'Orléans	3.000.000	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Excédent de recettes sur les dépenses à verser au Trésor	3.324.600	7.600.000	8.170.340	7.981.000	9.079.000	9.322.000	9.177.000	10.946.000	12.415.000	13.380.500	14.533.000
Total égal	28.701.000	35.300.000	36.761.340	37.200.000	40.100.000	40.700.000	41.100.000	43.300.000	45.100.000	46.500.000	48.300.000

1. Les membres du Conseil reçoivent, pour les séances auxquelles ils assistent, une rémunération dénommée « jetons de présence ».
2. Depuis plusieurs années, ces quatre chapitres de dépenses sont réunis en un seul sous la rubrique : « Dépenses non susceptibles d'évaluation fixe ».
3. Projet de budget.

Dans le tableau ci-dessous nous avons fait un relevé du personnel et du matériel actuellement employés par le réseau de l'Etat, et nous avons placé en regard les chiffres correspondants de la Compagnie du Nord, car cette Compagnie nous a souvent servi de point de comparaison.

Effectif du matériel roulant et situation du personnel à la fin de 1893.

	ENSEMBLE	ÉTAT	NORD
Locomotives	530	0,19	0,46
Voitures	1.766	0,65	1,02
Wagons	13.188	4,84	14,46
Matériel divers	1.241	0,45	0,59
Personnel total	11.736	4,33	11,00
Agents de l'Administration centrale	299	0,11	0,08

Au Nord, on comptait à la même époque 2.957 agents de l'Administration centrale.

Cette égalité numérique du personnel n'a rien de surprenant, car les deux réseaux ont à peu près la même longueur.

Ce qui frappe le plus dans les résumés ci-dessus de budgets des chemins de fer de l'Etat, c'est que l'évaluation des frais d'exploitation proprement dits (que l'on obtient immédiatement en retranchant du total des sommes portées en dépenses le montant de l'excédent à verser au Trésor aligné au dernier article de dépenses) a toujours dépassé les prévisions, sauf pour 1894[1], et que le chiffre porté en compte constitue un minimum, ainsi qu'on le voit par le tableau ci-dessous.

ANNÉES	DÉPENSES EFFECTIVES	DÉPENSES PRÉVUES
	francs	francs
1885	21.003.000	25.376.000
1891	28.922.000	27.700.000
1892	29.508.000	28.591.000
1893	30.481.000	29.219.000
1894	30.815.000	31.021.000
1895	**31.662.000**	**31.378.000**
1896	**32.348.000**	**31.923.000**
1897	**32.309.000**	**32.354.000**
1898	**32.524.000**	**32.685.600**

1. **Note du Traducteur.** — Et pour les deux exercices 1897 et 1898.

La même prudence préside visiblement à l'établissement des recettes ; on l'établit d'après la règle de l'antépénultième année, en tenant compte de toutes les circonstances susceptibles d'apporter une modification quelconque dans les prévisions. On s'explique ainsi que les excédents de recettes versés au Trésor aient dépassé, chaque année, les prévisions budgétaires.

Néanmoins, ces excédents sont tout à fait insuffisants pour couvrir les charges d'intérêt et d'amortissement des capitaux dépensés par l'Etat, tels qu'ils étaient calculés au tableau de la page 511. Le déficit qui, en 1882, a été de 15.781.775 francs, s'élève, pour les exercices suivants, à :

	Francs.		Francs.
1887........	15.479.441	1893........	16.079.075
1888........	15.001.305	1894........	16.230.821
1889........	15.027.638	1895........	15.740.909
1890........	15.318.529	1896........	14.589.892
1891........	15.301.356	1897........	14.773.382
1892........	14.745.903	1898........	13.537.872

L'insuffisance de produits, de 70 % en 1887, descendit d'une façon continue à 60 % en 1892, puis remonta à 64 % en 1893 et à 63,50 en 1894. Pour couvrir, en 1894, ce déficit et en même temps solder les frais d'exploitation, les recettes brutes, dont le montant effectif a dépassé 40 millions, auraient dû s'élever à la somme de 65 millions environ (40 + 25), représentant l'ensemble des charges capitales afférentes à cet exercice.

Une semblable augmentation (62 %) de la recette brute kilométrique est-elle réalisable ? On peut répondre affirmativement, si l'on considère les résultats annuels postérieurs à 1879 et surtout à 1884. Pendant la première période 1879-1884, la recette annuelle a effectivement passé de 9.459 à 14.648 francs, présentant ainsi une plus-value de 55 %. Si l'on considère la période de dix années qui a suivi 1884, époque de la constitution du réseau actuel de l'Etat, l'augmentation ne ressort qu'à 24 %.

M. Terrier, dans son rapport sur le budget de 1892, auquel nous nous sommes reportés plusieurs fois, affirme que les recettes du réseau de l'Etat s'élèveraient dans une notable proportion, si les conventions de 1883 avec la Compagnie d'Orléans n'avaient pas imposé des stipulations qui restreignent le trafic : tout transport ayant son point de départ et d'arrivée sur le réseau d'Orléans doit être expédié par la voie la plus courte, ce qui peut entraîner l'emprunt des rails de l'Orléans.

Pour étayer son opinion, M. Terrier prend, à titre d'exemple, un transport pour lequel, si l'expédition se faisait librement et pouvait emprunter les rails de l'Etat, l'intéressé préférerait faire passer ses marchandises par l'itinéraire le moins dispendieux. Dans la pratique, l'argument de M. Terrier, qui s'appuie sur un fait isolé, n'a guère de force probante, car, par suite de la convention, le trajet le plus court est également imposé à la Compagnie d'Orléans, qui procure ainsi au réseau de l'Etat un trafic qui lui aurait échappé sans cette obligation de l'itinéraire légal.

Dans son rapport sur le budget de 1891, M. Pelletan s'est principale-

ment occupé du coefficient d'exploitation, particulièrement élevé sur le réseau de l'Etat ; il déclare que si, sur les lignes secondaires, on doit s'efforcer de réduire au minimum les frais d'exploitation, il est néanmoins du devoir de l'Administration des chemins de fer de l'Etat de tenter l'impossible pour devenir un modèle d'exploitation à bon marché.

A son avis, l'Administration des chemins de fer de l'Etat a essayé cette exploitation à bon marché, ainsi que le prouvent les résultats obtenus ; mais il n'en reste pas moins vrai qu'il y a des voies modestes exploitées à meilleur marché encore, et la comparaison avec les chemins de fer du Nord prouve qu'on pourrait réduire notablement, pour les lignes d'un trafic restreint, les frais actuels d'établissement. Voici le rapport des dépenses aux recettes pour 1888 sur ces deux réseaux :

	RÉSEAU DE L'ÉTAT	COMPAGNIE DU NORD
	°/₀	°/₀
Lignes de 15 à 20.000 francs de recette kilométrique.	58,8	49,6
— 10 à 15.000 — — —	93,4	57,1
— 7 à 10.000 — — —	86,6	74,5
— 5 à 7.000 — — —	106,2	80,9
— 1 à 5.000 — — —	142,8	177,2

Ces chiffres font ressortir, pour le réseau du Nord, un avantage considérable ; il faut d'ailleurs tenir compte de la différence des tarifs, puisque des recettes analogues représentent sur le réseau de l'Etat un mouvement bien plus important de voyageurs et de marchandises que sur le réseau du Nord; mais, d'après M. Pelletan, la différence est trop considérable pour qu'on puisse l'expliquer entièrement ainsi, et la comparaison de ce qui se passe sur les deux réseaux indique qu'on peut faire des progrès nouveaux sur le réseau de l'Etat dans le sens d'une exploitation à bon marché. En 1891, M. Terrier a également étudié la question d'une exploitation moins coûteuse ; dans ce but il a fait faire des calculs nombreux sur les tarifs et sur les recettes. D'après lui, en 1888, la taxe kilométrique moyenne perçue sur les lignes secondaires du Nord a été de 0 fr. 0654, impôt déduit, pour les voyageurs, et de 0 fr. 0697 pour les marchandises. Sur le réseau de l'Etat, la taxe moyenne en 1888 n'a été que de 0 fr. 0355 pour les voyageurs et de 0 fr. 0530 pour les marchandises. La taxe moyenne est donc moins élevée sur l'Etat que sur le Nord ; la différence est de 46 °/₀ pour les voyageurs et de 24 °/₀ pour les marchandises.

Si, d'après M. Terrier, les transports effectués en 1888 sur le réseau de l'Etat avaient été taxés avec les tarifs des lignes secondaires du Nord, la recette totale aurait été augmentée de 46 °/₀ pour les voyageurs et de 24 °/₀ pour les marchandises; le coefficient d'exploitation aurait immédiatement été ramené à 51,98 ou, en chiffres ronds, à 52 °/₀ ; pendant la même année,

le coefficient d'exploitation, sur l'ensemble des lignes secondaires du Nord, a été de 58,7 °/₀.

Il y aurait encore bien d'autres raisons à donner pour expliquer la situation privilégiée des lignes secondaires du Nord :

En premier lieu, elles ont la houille à beaucoup plus bas prix. En 1888, le prix moyen de la tonne de houille sur le lieu d'emploi a été de 9 fr. 43 pour le Nord et de 23 fr. 30 pour le réseau de l'Etat. Si celui-ci avait payé la houille au même prix que le Nord, le coefficient d'exploitation aurait été, de ce fait, abaissé de 5,14 °/₀.

En second lieu, la Compagnie du Nord emploie principalement, sur ses lignes secondaires, des débutants appartenant aux dernières classes de leur emploi et n'ayant qu'une solde relativement peu élevée.

Enfin, les lignes secondaires du Nord ont un très grand nombre de gares communes avec les lignes principales. En regard de ces causes d'économie pour le Nord, il faut tenir compte d'un surcroît de dépenses occasionné aux chemins de fer de l'Etat par la section Orléans-Chartres. Les troupes du génie s'en servent comme ligne d'expérience, s'y exercent aux différents services des chemins de fer et y composent le personnel des trains.

Quant à la différence de tarif que fait ressortir M. Terrier, elle existait déjà en 1880, par suite de la réforme dont il a été parlé plus haut. Les tarifs de voyageurs, principalement, étaient considérablement moins élevés sur l'Etat que sur les réseaux des autres Compagnies. Cette réforme avait eu pour effet, tout d'abord, de supprimer les divers tarifs en vigueur sur le réseau racheté, d'unifier et de diminuer sensiblement les taxes à appliquer sur le réseau nouvellement constitué.

Le tarif de voyageurs fut établi d'après le système belge : on appliquait les bases légales du cahier des charges aux premiers 50 kilomètres parcourus ; ensuite, de 50 à 400 kilomètres, les tarifs étaient réduits progressivement jusqu'aux chiffres suivants, impôt déduit :

1re classe	8c,3
2e —	6c,25
3e —	4c,6

Pour les grandes distances, il y avait donc une diminution de 17 °/₀. On créa en même temps sur tout le réseau des billets d'aller et retour avec réduction de 40 °/₀ sur le tarif plein.

Pour les marchandises en petite vitesse, on adopta une classification générale en six séries de prix, soit respectivement 16, 14, 12, 10, 9 et 8 centimes par tonne et par kilomètre. De plus, à partir de 50 kilomètres pour les quatre premières séries, à partir de 25 kilomètres pour les deux dernières, il y avait une réduction graduelle des taxes qui, à partir du 300e kilomètre, étaient respectivement ramenées à 13, 11, 10, 8, 5 et 4 centimes par tonne et par kilomètre. En même temps que ce tarif général, les chemins de fer de l'Etat avaient, de plus, un certain nombre de tarifs spéciaux de petite vitesse, qualifiés tarifs exceptionnels.

Lors du dégrèvement des tarifs de voyageurs, en 1892, l'Administration des chemins de fer de l'Etat consentit encore de nouvelles réductions ; mais les diminutions furent, proportionnellement, moins considérables que pour les grandes Compagnies.

Au moyen du tableau ci-dessous, qui permet de comparer le prix moyen de transport sur le réseau de l'Etat avec les prix correspondants des autres Compagnies, on peut, en tenant compte des réserves faites au chapitre XVI[1], se rendre compte de l'influence considérable que ces différences peuvent avoir sur le montant de la recette.

Prix moyens de transport.

ANNÉES	PAR VOYAGEUR ET PAR KILOMÈTRE		PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE	
	RÉSEAU DE L'ÉTAT	RÉSEAU DES GRANDES COMPAGNIES	RÉSEAU DE L'ÉTAT	RÉSEAU DES GRANDES COMPAGNIES
	centimes	centimes	centimes	centimes
1878	4,70	5,17	7,16	5,97
1879	4,74	5,17	7,23	5,95
1880	4,01	5,04	6,87	5,95
1881	3,85	4,99	5,46	5,88
1882	3,73	4,86	5,35	5,89
1883	3,63	4,77	5,49	5,73
1884	3,66	4,72	5,56	5,90
1885	3,61	4,62	5,19	5,94
1886	3,57	4,59	5,25	5,94
1887	3,52	4,53	5,13	5,80
1888	3,37	4,48	5,15	5,66
1889	3,51	4,40	5,20	5,55
1890	3,45	4,40	5,57	5,46
1891	3,31	3,85	5,06	5,36
1892	3,29	4,35	5,43	5,36
1893	3,27	4,01	4,95	5,25
1894	**3,26**	**3,88**	**5,42**	**5,18**
1895	**3,22**	**3,88**	**5,60**	**5,13**
1896	**3,22**	**3,81**	**5,54**	**5,09**
1897	**3,23**	**3,79**	**5,40**	**5,01**
1898	**3,19**	**3,75**	**5,45**	**4,89**

1. Voir pages 446, 452 et suivantes.

Malgré cette différence de tarifs, malgré toutes les autres causes si défavorables à l'exploitation que nous avons énumérées, le mouvement ascensionnel du bénéfice net kilométrique ne s'est jamais arrêté sur le réseau de l'Etat. Le développement de l'intensité du trafic justifie cette progression.

La comparaison des produits nets de l'Etat et de ceux du Nord est intéressante par la valeur des chiffres eux-mêmes, et surtout parce qu'elle fait ressortir le peu d'influence des crises économiques.

Le tableau suivant, présentant le nombre de voyageurs et de tonnes à la distance entière, confirme cette opinion [1].

ANNÉES	NOMBRE DE VOYAGEURS A LA DISTANCE ENTIÈRE		NOMBRE DE TONNES A LA DISTANCE ENTIÈRE	
	ÉTAT	NORD	ÉTAT	NORD
1882	109.622	468.707	90.495	879.603
1883	108.158	394.836	79.883	721.449
1884	116.086	318.830	97.372	557.201
1885	116.747	312.193	101.311	520.102
1886	123.140	310.509	107.958	512.464
1887	125.652	317.922	115.010	552.660
1888	128.181	325.624	119.920	596.330
1890	135.429	349.337	115.893	669.076
1891	140.501	359.677	132.259	676.769
1892	149.818	407.565	123.667	671.274
1893	153.991	440.965	133.481	677.142
1894	159.291	456.009	120.280	685.745
1895	**162.571**	**459.164**	**124.266**	**699.224**
1896	**167.784**	**490.749**	**133.637**	**711.597**
1897	**168.841**	**514.093**	**137.909**	**737.873**
1898	**173.309**	**534.016**	**156.605**	**798.129**

Cet exposé de toutes les particularités qui caractérisent le réseau de l'Etat permet de dire qu'il est placé dans une situation trop spéciale pour qu'on puisse faire, à première vue, une comparaison impartiale entre ses résultats d'exploitation et ceux des autres Compagnies.

Pour les mêmes motifs, l'exploitation de ce réseau ne peut servir d'argument ni aux adversaires ni aux partisans de l'exploitation de voies ferrées par l'Etat.

Mais, autant qu'il est possible de le faire, on peut apprécier la valeur du régime *provisoire* sous lequel est encore placé le réseau de l'Etat.

Tout d'abord, puisque le réseau ne participe pas au grand trafic international, puisque les populations qu'il dessert vivent dans des conditions relativement simples, l'Administration a sagement agi en s'efforçant d'adapter

1. Exception faite de l'année 1889 qui a donné des résultats exceptionnels.

l'exploitation et les tarifs aux besoins locaux et à la productivité de la région. C'était la meilleure manière de compenser le plus possible les sacrifices qu'on avait imposés à la masse des contribuables; ceux-ci n'ont donc qu'à attendre pour recueillir des fruits, car la semence finira par germer et produira des bénéfices. C'est la première conclusion à tirer de cette étude, mais il y en a une autre qui en est le corollaire : il n'y a pas à songer, dans les conditions actuelles, à supprimer le réseau de l'Etat.

Cette dernière considération a déterminé M. Lemercier à déposer, le 13 décembre 1895, une proposition de loi dont l'article était ainsi formulé :

« A partir de la promulgation de la présente loi, l'organisation du réseau du chemin de fer de l'Etat sera soumise au régime de la loi. »

Dans l'exposé des motifs de cette proposition, on expliquait que, depuis dix-sept ans, le réseau de l'Etat a été administré sous l'empire de décrets de 1878, et que tout le monde s'accordait à rendre justice aux résultats obtenus pour la satisfaction des voyageurs, le développement du trafic et l'augmentation de recettes.

Le décret du 10 décembre 1895 a modifié ce système; aussi, sans avoir la prétention de juger l'organisation nouvelle, qui n'avait pas encore fonctionné, M. Lemercier et ses collègues proposaient, afin de sortir du provisoire, de décider qu'à l'avenir le réseau de l'Etat ne serait plus soumis au régime des décrets, mais à celui de la loi. Ils rappelaient, en outre, que le décret du 24 mars 1878, rendu sur la proposition de M. de Freycinet, était précédé d'un rapport dans lequel on prévoyait la nécessité de statuer ultérieurement sur l'organisation définitive de l'exploitation du réseau de l'Etat.

Lors de son dépôt sur le bureau de la Chambre des députés, en décembre 1895, cette proposition a été soumise à l'examen de la Commission des chemins de fer, qui n'a pas encore déposé son rapport.

Ainsi le régime provisoire actuel semble être bien près d'avoir vécu. On peut aussi se demander s'il a été opportun d'en provoquer la chute par un article de loi aussi laconique. Convient-il de donner au premier député venu le droit, *sous prétexte de favoriser le développement du trafic*, de demander la réorganisation de l'Administration des chemins de fer de l'Etat ou de réclamer l'abaissement des tarifs qui lui paraissaient gênants ?

CHAPITRE XVIII.

RÉGIME DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS.

SUBVENTIONS. — PARTAGE DES BÉNÉFICES. GARANTIE D'INTÉRÊTS.

Selon les pays et les époques, trois méthodes différentes de construction et d'exploitation présidèrent au développement des chemins de fer :

Monopole de l'Etat ;

Entreprise libre ;

Association de l'Etat et des particuliers résultant essentiellement de liens financiers.

Toutes les fois que l'Etat ne se réserve pas le monopole, les Sociétés ont des relations plus ou moins intimes avec le Gouvernement et sont sous sa dépendance ; car le développement du trafic et la surveillance d'un mode de locomotion aussi important que les chemins de fer rentrent forcément dans les devoirs de l'Etat. Le seul point discutable est de savoir si l'Etat peut prêter son concours financier pour la construction et l'exploitation des lignes. Théoriquement, l'entrepreneur de chemins de fer n'a pas plus de droit qu'aucun autre entrepreneur.

Le seul argument pour légitimer une telle subvention, c'est que l'attribution d'une part des ressources du Trésor peut profiter à la masse des contribuables par l'aide qui est ainsi donnée à l'entreprise subventionnée.

Dès la construction des premiers chemins de fer, on se rendit compte des services qu'ils pouvaient rendre à la Nation.

Donc, lorsque l'industrie privée n'était pas assez puissante ou assez audacieuse pour exécuter elle-même les travaux, ou lorsque l'Etat se refusait à construire lui-même les lignes, il n'y avait plus qu'un seul moyen pour l'établissement des voies ferrées, c'était d'associer les capitaux particuliers avec les ressources du Trésor.

C'est ce qu'on fit en France.

Au début des chemins de fer, de nombreuses lois intervinrent : leur ensemble constitua l'histoire des chemins de fer.

Jamais le principe de la participation de l'Etat aux dépenses de chemins de fer ne fut discuté en France ; le Parlement s'est seulement inquiété du *quantum* de cette participation.

Le problème comportait une infinité de solutions.

Le système français est d'autant plus intéressant à étudier qu'il a une répercussion énorme sur les finances nationales et sur les ressources économiques du pays.

Que l'État veuille participer aux dépenses de chemins de fer, ou qu'il s'en soit fait une obligation il est, avant tout, forcé de déterminer la mesure de cette participation qui peut présenter deux formes particulières :

Ou bien, évaluant la dépense totale du capital d'établissement, il prend à sa charge toute la partie de ce capital que le produit net éventuel de la ligne ne pourra pas gager ; ou bien il refuse de donner une subvention en capital pour ne pas être confondu avec les fondateurs de tel ou tel chemin de fer.

Lors de la construction des premières lignes, l'Etat n'a jamais songé à faciliter la rémunération éventuelle des premiers capitaux engagés, il a seulement voulu inspirer confiance aux capitalistes et leur donner une sorte de garantie.

Donc, toutes les fois que l'établissement d'une ligne paraît indispensable, et que la productivité de cette ligne peut sembler douteuse ou seulement à longue échéance, l'Etat peut accorder une subvention en tenant compte à la fois de la situation du Trésor et de l'intérêt des contribuables.

A part de très rares exceptions, l'Etat ne doit pas prendre à sa charge la totalité ou même une partie de la dépense d'une ligne, car cette ligne peut rester improductive. En outre, pour avoir les ressources nécessaires, il faut les prélever sur les recettes courantes ou les réaliser par un emprunt.

Dans les deux cas, c'est le contribuable qui paie, c'est la masse des habitants qui supporte la charge d'entreprises dont l'utilité n'est pas égale pour tous.

Cette charge est-elle équitable? Est-il juste de l'imposer, alors qu'on ignore encore la valeur des lignes et des profits qu'en pourront tirer le public ou le Trésor.

Pour ces raisons, les capitalistes (et ce mot comprend, d'une part, les industriels qui prévoyaient le service à attendre des chemins de fer et, d'autre part, les bailleurs de fonds qui escomptaient de gros bénéfices) recherchèrent une combinaison susceptible de faciliter l'établissement des lignes sans imposer de nouvelles charges excessives à l'ensemble des contribuables. Pour cela, il fallut d'abord construire les lignes dont l'exploitation devait sûrement rapporter des bénéfices, et ensuite on songerait à incorporer dans ce réseau les tronçons, les raccordements, les lignes affluentes qui ne semblaient pas pouvoir donner de bénéfices aussi certains.

Les entrepreneurs de voies ferrées recherchèrent la concession de nouvelles lignes pour accroître le rendement des anciennes, tant qu'ils ne crurent pas compromettre leur bénéfice et nuire aux capitaux qui leur étaient confiés.

Mais pour les lignes d'apparence peu productive, susceptibles de créer des risques financiers, l'Etat seul pouvait contribuer à leur établissement en accordant une subvention et en prenant des engagements constituant une garantie.

Sous quelque forme que se présente le concours de l'Etat, que ce soit

une garantie d'intérêts ou une subvention en capital, ce concours a le double avantage économique et financier de faciliter le service de trésorerie des capitaux engagés. Au surplus, le privilège de second ordre, que l'Etat se contentait de prendre sur les chemins de fer, laissait aux bailleurs de fonds un avantage évident; d'un autre côté, comme le service de la garantie d'intérêts était assuré par les ressources du Trésor, ces paiements devaient garder essentiellement le caractère d'avances, aussi bien pour des raisons budgétaires que pour des considérations économiques, et ces avances, majorées d'intérêts, devaient être remboursées à l'Etat, dès que le produit net permettrait de donner au capital engagé [1] dans l'entreprise une rémunération maximum fixée à l'avance. Cela explique le privilège de deuxième ordre au profit du Trésor.

Tout autre est la situation de l'Etat dans le cas de participation directe : subvention en capital, livraison de terrains ou construction exécutée par ses ingénieurs.

Mais, comme l'Etat s'est réservé la propriété de chaque ligne concédée, comme ce domaine est pour lui inaliénable, il ne participe qu'exceptionnellement à l'infrastructure.

Quant aux lignes sans importance pour les régions traversées, mais nécessaires pour la cohésion des réseaux, le concours de l'Etat ne peut prendre la forme d'une avance remboursable à plus ou moins brève échéance; car la participation de l'Etat aurait trop le caractère d'une assistance prêtée à des concessionnaires. On pourrait alors reprocher au Gouvernement de négliger les intérêts généraux du Pays pour venir en aide à des capitalistes hésitants.

C'est pour prévenir de semblables objections que, toutes les fois qu'une ligne construite par l'Etat peut être ensuite concédée à une Compagnie, l'exploitant prend l'engagement de rembourser à l'Etat les frais d'établissement.

On voit donc la différence des deux modes adoptés en France pour contribuer à la construction des lignes :

Garantie d'intérêts dans l'hypothèse d'une insuffisance temporaire de revenu;

Subvention dans le cas d'insuffisance probable de produit net.

Donc, par subvention on entend un concours financier non remboursable, et on ne peut pas dire que ce concours financier du Trésor constitue une dette [2].

Mais, en dehors du droit de retour et des autres profits qu'il tire des chemins de fer, l'Etat, pour rentrer en possession de ses débours, doit faire

1. Par capital engagé il faut entendre aussi bien le capital-actions que le capital-obligations.

Le capital-actions reçoit un minimum de dividende : si ce minimum peut paraître un peu élevé, il ne faut pas oublier que ce capital-actions a droit non seulement au loyer de son argent, mais aussi à une rémunération d'entreprise.

2. Il n'est nullement question ici des capitaux plus ou moins considérables dépensés par l'Etat, dans les premières années de la création des chemins de fer. Lors du paiement de ces avances, le régime des chemins de fer n'était pas encore établi et on ne songeait qu'à venir en aide à des concessionnaires en détresse. De plus, le montant de ces avances était très peu élevé.

valoir ses droits d'entrepreneur et, à ce titre, réclamer une part dans les produits nets[1].

De ce système il découle logiquement que le droit aux bénéfices nets résulte seulement pour l'Etat de sa qualité de commanditaire au troisième degré.

Il ne peut, en effet, prétendre au partage qu'après distribution d'un dividende maximum aux actionnaires, et ce dividende est primé par le service des créanciers au nombre desquels figure l'Etat pour ses avances de garantie.

Etant admis ce système de concours financier de l'Etat, il ne faut jamais perdre de vue la nature de cette Association. Les capitalistes recherchent uniquement des dividendes; pour l'Etat, au contraire, les bénéfices ne sont escomptés que dans un avenir très lointain, car, si l'idée d'une réalisation immédiate de bénéfices l'hypnotisait, il arrêterait, d'une part, la construction des nouvelles lignes et entraverait l'achèvement du réseau et, d'autre part, il ferait fuir les capitalistes qui ne voudraient plus risquer des capitaux dans une entreprise dont le revenu aléatoire serait fort médiocre, et qui préféreraient des obligations avec des revenus certains.

Avec le système français, au contraire, le capital-actions reçoit, après le service des obligations, un bénéfice compris entre certaines limites, et l'Etat ne touche rien qu'après la distribution du dividende réservé.

En France, c'est l'Etat qui a eu l'initiative de la construction des lignes dont il voulait doter le pays, et, dans la réalisation de ce but, il s'est efforcé d'engager le moins possible sa responsabilité. Tout en conservant d'une façon absolue un droit inaliénable sur les chemins de fer, il leur a accordé les subventions les plus larges; il s'est engagé, en cas d'insuffisance de recettes, à leur garantir un certain revenu, et en outre, dans le cas d'excédent, il a consenti à partager cet excédent avec les actionnaires.

De plus, il a constamment préservé les Compagnies contre la concurrence possible de Sociétés nouvelles. Mais, par contre, il s'est donné un droit absolu de contrôle et de surveillance minutieuse; il a imposé aux Compagnies un amortissement rigoureux de leurs emprunts, et en dehors de l'arme menaçante du rachat il s'est réservé le droit de retour des lignes à l'expiration des concessions.

Tel est le régime des chemins de fer.

Nous allons l'étudier en détail, à trois points de vue différents:

1° Influence directe des pouvoirs publics lors de l'établissement des lignes;

2° Répartition des produits entre les Compagnies et l'Etat;

3° Garantie d'intérêts.

1. On peut dire qu'en France l'Etat s'est associé aux Compagnies par les avances qu'il a consenties pour l'établissement des lignes et par sa qualité de nu-propriétaire de la voie.

PREMIÈRE PARTIE.

INFLUENCE DIRECTE DES POUVOIRS PUBLICS LORS DE LA FORMATION DU RÉSEAU FRANÇAIS.

Le système français, qui établit une sorte d'association entre l'Etat et les Compagnies de chemins de fer, est une combinaison fort touffue et fort enchevêtrée de concours financiers du Trésor, d'allocations de subventions pour la construction, de garanties d'intérêts présentant la forme d'avances, d'excédents ou d'insuffisances d'exploitation, de répartitions de produits et de partages de bénéfices.

Ce régime n'est pas né tout d'une pièce, comme Pallas, qui s'est envolée tout armée du cerveau de Jupiter. Il y a eu une série de tâtonnements, il a fallu passer par les alternatives les plus diverses ; peu à peu, des principes généraux ont été admis, des règles générales ont été posées, et jusqu'à ce jour aucune raison sérieuse n'est venue démontrer que ces principes fussent mauvais et qu'il fallût abandonner ces règles.

Jusqu'en 1842, ce fut la période d'essais : le nouvel instrument de transport semblait une innovation dangereuse ; aussi les pièces de cent sous restaient-elles dans les bas de laine. Peu à peu les capitaux affluèrent, grossissant avec les bénéfices donnés par les chemins de fer, et actuellement on se demande, en France, s'il faut donner une préférence aux valeurs de chemins de fer ou aux fonds d'Etat.

Cette question est loin d'être tranchée, et les auteurs les meilleurs se partagent sans la résoudre.

A l'origine, on laissa à l'initiative privée la liberté de se lancer dans la construction des voies ferrées ; mais, néanmoins, dès 1830, on imposa le droit de retour à l'Etat, et on n'accorda les concessions que pour des périodes très limitées. On eut même le tort d'en réduire à l'excès la durée ; ce fut la faute des adjudications publiques, car les entrepreneurs rivalisaient pour soumissionner à des prix excessivement bas.

A cette époque naquit également l'idée de *subventionner* la construction par l'Etat, et (ce qui est fatalement dans l'ordre des choses humaines) des entrepreneurs invoquèrent l'utilité publique pour se faire donner une assistance salutaire pour leurs capitaux.

En même temps que l'Etat donnait un concours effectif en argent, il consentait des prêts temporaires, des avances remboursables. On lui demandait de garantir un certain revenu aux capitaux engagés par des particuliers ; non seulement il consentait à donner cette garantie, mais souvent même il était le premier à l'offrir. Bien plus, il alla jusqu'à participer à certaines émissions : il fut lui-même souscripteur.

Ce qui caractérise cette époque, c'est l'absence de réglementation et de système.

En 1841, les dépenses pour les chemins de fer s'élevaient à 193 millions, dont 3 seulement payés par l'Etat. Le réseau en exploitation avait une longueur de 573 kilomètres; il y en avait, en outre, 210 en construction et 100 sur lesquels les travaux n'étaient pas encore commencés.

On reconnut alors que la France s'était laissé devancer par les autres nations, et, avec enthousiasme, on combina un plan méthodique de voies ferrées; on résolut d'achever les lignes destinées à relier Paris aux extrémités du pays et de construire une voie directe de l'Océan à la Méditerranée.

Tous les projets de voies ferrées déposés par le Gouvernement apparurent comme indispensables, et on rechercha les voies et moyens pour les exécuter au plus vite; et, en maintenant l'obligation du recours aux capitaux privés, on déclara que le concours de l'Etat était acquis à l'établissement de ces nouvelles lignes.

Tel fut le but de la loi de 1842 qui, prévoyant le cas où aucun adjudicataire ne se présenterait pour la concession d'une ligne classée, prescrivait la construction de cette ligne par l'Etat avec le concours des départements et des communes traversés.

La loi de 1842 a donc — ainsi que le dit son article 1er — institué un système de chemins de fer.

Les travaux de terrassements, les ouvrages d'art, les stations, en un mot l'infrastructure, étaient payés par les fonds de l'Etat.

Quant à l'exploitation proprement dite, elle était donnée à bail à une Compagnie particulière, qui prenait à sa charge la superstructure, le ballastage, le matériel roulant, les frais d'entretien de la voie et de ses dépendances.

En même temps la loi déterminait les rapports de l'Etat et des Compagnies pour la fixation et le mode de paiement des subventions promises par le Trésor.

Une Compagnie prenait toutes les dépenses d'établissement à sa charge et se contentait d'une subvention unique en capital. Une autre offrait d'établir l'infrastructure moyennant un remboursement par annuité; enfin, quelques-unes attendaient l'achèvement de l'infrastructure par l'Etat.

Mais, quel que fût le mode des relations de l'Etat et des Compagnies, l'élaboration de la loi de 1842 avait attiré l'attention sur les chemins de fer, et l'exécution des travaux avait tenté les capitaux et donné un nouvel essor à l'ensemble des voies ferrées.

De toutes parts, la construction par les Compagnies fut préférée à l'exécution des travaux par l'Etat. Des concessionnaires se présentèrent même au début de la période d'exécution, et quelques-uns s'offrirent de rembourser les dépenses déjà payées par le Trésor.

Quatre lignes, de 1844 à 1847, furent seules construites par l'Etat :

Orléans à Bordeaux (durée de la concession, vingt-sept ans);
Tours à Nantes (durée de la concession, trente-quatre ans);
Lignes du Centre par Vierzon (concession de trente-neuf ans);
Paris-Strasbourg (concession de quarante-trois ans);

Mais, par contre, plusieurs lignes d'aussi grande importance furent concédées directement :

Paris à la frontière belge (concession de trente-huit ans);
Creil à Saint-Quentin (concession de vingt-quatre ans);
Avignon à Marseille (concession de trente-trois ans);
Paris-Lyon (concession de quarante et un ans);
Lyon-Avignon (concession de quarante-quatre ans);
Bordeaux-Cette (concession de soixante ans).

La garantie d'intérêts ne figurait pas parmi les stipulations prévues par la loi de 1842.

On ne l'employa que dans des cas exceptionnels, pour sauver des Compagnies compromises. La garantie d'intérêts fut un secours, elle ne fut pas alors un système de développement du réseau.

En dehors de la construction, la loi de 1842 réglementait en quelque sorte l'exploitation, qui était donnée à des Compagnies pour ainsi dire fermières.

Ces Compagnies, auxquelles l'exploitation était donnée à bail, s'engageaient à prendre à leur charge tous les frais d'entretien, de réparation de la voie et de ses dépendances.

Mais ce système de bail fut de peu de durée.

On le retrouve cependant encore aujourd'hui pour deux lignes[1].

A partir de cette époque, le réseau français se développa avec intensité.

Après la crise, heureusement fort courte, de 1848, la création des grandes Compagnies, absorbant de 1850 à 1855 les petites lignes, fit faire un pas de géant à la construction des voies ferrées.

Vers 1855, les grandes lignes classées par la loi de 1842 étaient presque toutes terminées. Paris à la frontière belge était en exploitation depuis 1848-1849; Paris-Strasbourg, de 1848 à 1852; Paris à Rouen, en 1843; le Havre, en 1847; Dieppe, en 1848; Fécamp, en 1856; à l'ouest, la grande ligne de Versailles à Rennes se terminait de 1849 à 1857; au sud-ouest, la ligne de Paris à Orléans, ouverte en 1843, était prolongée en 1846 jusqu'à Tours et amenée à Bordeaux en 1851-1853.

En même temps l'exploitation commençait, en 1851, sur Tours à Nantes, en 1848 sur Orléans à Vierzon, en 1856 sur Limoges à Châteauroux.

Quant aux grandes lignes de Paris-Lyon et Lyon-Marseille, elles étaient livrées à la circulation de 1847 à 1856, et on achevait en 1852 les embranchements de Nîmes et de Cette.

En 1854 et 1857, seulement, on terminait la construction des lignes de Bordeaux à Cette et à Bayonne.

Mais plusieurs des nombreuses Compagnies concessionnaires subissaient de graves difficultés financières, et on entrevoyait la possibilité d'une crise qui allait coïncider avec de nouvelles exigences du public pour la création de nouveaux débouchés.

1. Le réseau à voie étroite de la Corse, exploité par la Compagnie de chemins de fer départementaux, et la ligne Saint-Georges-de-Commiers à La Mure (Isère), exploitée par la Compagnie de Fives-Lille.

Note du Traducteur. — Depuis 1898, cette dernière ligne est exploitée en régie par l'Etat.

Petit à petit, en effet, après l'achèvement des grandes artères, le besoin de relier les villes se fit sentir ; on dut établir des lignes transversales. Il le fallait pour des raisons politiques, pour des raisons économiques et aussi pour des raisons militaires, afin de faciliter la mobilisation des troupes.

Un plan d'ensemble était donc nécessaire pour l'achèvement des chemins de fer, on le réalisa par la fusion des lignes, par la constitution des réseaux.

Les efforts qu'on ne pouvait demander à plusieurs petites sociétés qui faisaient à peine leurs frais pouvaient être exigés de Compagnies plus solides, plus puissantes. Celles-ci en effet, en se créant, se montraient toutes disposées à supporter les charges nouvelles, et l'Etat n'avait pas besoin de se départir de sa ligne de conduite ordinaire ni d'intervenir autrement que par des subventions en capital. Dans les premiers mois qui suivirent la fusion, les capitaux affluaient volontiers aux Compagnies; les obligations qu'elles émettaient étaient souscrites avec empressement par le public.

La crise 1856-1857 produisit un arrêt très naturel après l'emballement manifesté dans la période précédente. Le public devint méfiant ; les capitaux se resserrèrent, et l'Etat fut forcé d'intervenir encore par ses procédés ordinaires, en donnant des subventions en capital ou en exécutant lui-même les travaux. Il accorda même plus souvent des *garanties d'intérêts* sans lesquelles les Compagnies, ne trouvant pas de capitaux pour se constituer, devaient renoncer à la construction de lignes productives et importantes. Aussi, de 1857 à 1859, l'Etat signa-t-il un certain nombre de conventions nouvelles avec des Compagnies issues des fusions.

Ces conventions servirent de base à un nouveau système susceptible de s'adapter aux circonstances et aux événements. C'est le système qui n'a pas cessé d'être appliqué en France.

En 1859, la participation de l'Etat à la construction des chemins de fer pouvait se résumer ainsi :

Dépenses de premier établissement réellement payées.

ANNÉES	PART DE L'ÉTAT	PART DES SUBVENTIONS LOCALES	PART DES COMPAGNIES	ENSEMBLE
1841............	3.230.000	(1)	189.970.000	193.200.000
1842............	13.511.000	(1)	224.460.000	237.971.000
1851............	579.830.000	(1)	870.520.000	1.450.350.000
1855............	673.153.000	4.279.000	2.008.881.000	2.686.313.000
1858............	770.971.000	9.480.000	3.344.146.000	4.124.597.000
1859............	783.530.000	11.370.000	3.603.779.000	4.398.679.000

1. Elle est comprise dans les chiffres de la première colonne.

La contribution de l'Etat aux frais de premier établissement, après avoir été, en 1841, de 1,7 $^0/_0$ et, en 1842, de 5,7 $^0/_0$, atteignit son maximum en 1851, soit 39 $^0/_0$; elle s'abaissa, en 1855, à 25 $^0/_0$; en 1858, à 18,7 $^0/_0$ et, en 1859, à 17,8 $^0/_0$.

La loi du 11 juin 1842 avait stipulé que les départements et les communes devraient rembourser à l'Etat les deux tiers des sommes dépensées pour l'acquisition des terrains ; mais l'expérience montra de suite que les subventions locales étaient insignifiantes ; elles ne représentaient, en effet, en 1856, que 0,16 $^0/_0$ de la dépense totale ; en 1858, 0,25 $^0/_0$; et en 1859, 0,26 $^0/_0$.

Par contre, au 31 décembre 1858, les Compagnies avaient engagé pour 1.900 millions de dépenses nouvelles sur les lignes neuves, soit les quatre cinquièmes des dépenses, le dernier cinquième incombant à l'Etat.

Il fallait trouver les capitaux pour réaliser cette extension du réseau, extension reconnue indispensable.

S'en tenir au système d'une subvention en capital eût été fort périlleux pour le Trésor public.

L'Etat n'avait donc qu'une ressource pour continuer à créer les lignes demandées par les populations ; c'était de s'associer avec les Compagnies sur le *terrain financier*, sur le *marché de la Bourse*.

En concédant, lors de la fusion, certaines lignes, leur productivité avait paru sinon incertaine, du moins inférieure à celle des voies classées par la loi de 1842.

Les nouvelles lignes à entreprendre pouvaient donner un revenu fort aléatoire ; on espérait, néanmoins, qu'au bout de quelques années les lignes de 1859, commec elles de 1842, équilibreraient leurs recettes et leurs dépenses, et on estimait que les nouvelles lignes, constituant des affluents pour les anciennes, accroîtraient le produit net réalisé pendant les dernières années.

Ce produit net kilométrique ressortait à 33.356 francs en 1849, à 34.315 francs en 1850, à 34.051 en 1851, à 30.861 en 1855, et même, pendant l'année 1857, si féconde en crises commerciales et industrielles, il atteignait encore 25.837 francs.

Ces résultats paraissent bien meilleurs, si l'on songe que, dans chaque réseau, il restait de nombreuses lignes à achever. Néanmoins, les recettes nettes représentaient 5,78 $^0/_0$ du capital engagé par les Compagnies.

Avant la fusion, le produit net des lignes principales — des grandes artères de chaque réseau — permettait d'apprécier les bénéfices produits par l'exploitation des chemins de fer :

12,8 $^0/_0$, ligne d'Orléans ;

8 $^0/_0$, ligne du Nord ;

7,3 $^0/_0$, ligne de Paris à Saint-Germain ;

6,3 $^0/_0$, lignes du Centre.

De là ces forts dividendes payés aux actionnaires. En 1855, la Compagnie du Nord donnait 61 francs par action de 400 francs ; l'Ouest, 78 fr. 50 ; l'Orléans, 80 francs ; le Paris-Lyon-Méditerranée, 82 fr. 50 ; l'Est, 50 francs par action de 500 francs.

Devant ces résultats, des concessions nouvelles, avec subvention en capital fournie par le Trésor, mais toujours arbitrairement évaluée, pouvaient avoir pour effet d'avantager les actionnaires des Compagnies aux dépens des contribuables.

Aussi la garantie d'intérêts apparut-elle comme le système idéal. Au lieu de payer immédiatement une somme peut-être considérable, l'Etat s'engageait à rembourser les Compagnies concessionnaires au moyen d'un tant pour cent représentant les intérêts et l'amortissement de la somme dépensée ; ce paiement resterait une avance remboursable ultérieurement par les Compagnies, et le capital de ces avances serait grevé d'un intérêt annuel au profit du Trésor.

Par ailleurs, les Compagnies alors existantes étaient régies par une série de conventions particulières. On les unifia dans un but d'équité, et on imagina de faire pour chaque Compagnie deux groupes de lignes. Le premier groupe, contenant les lignes riches, les lignes ouvertes depuis longtemps, constitua l'*ancien réseau ;* et le deuxième groupe, formé des dernières lignes concédées, fut le *nouveau réseau.*

Chacun de ces groupes eut ses règles, sa vie propre ; et, pour une période de cinquante années[1], l'Etat garantit l'intérêt et l'amortissement des dépenses de premier établissement des lignes du *nouveau réseau.* Le taux de la garantie fut fixé à 4 $^0/_0$, et on y ajouta l'amortissement calculé au même taux, pour la même durée de 50 ans ; mais, comme le taux d'emprunt, amortissement compris, était alors de 5,75 $^0/_0$, l'écart entre le taux de l'emprunt et le taux garanti par l'Etat (4,65 $^0/_0$), soit 1,10 $^0/_0$, devait être prélevé sur le produit net de l'ancien réseau (*déversoir*). On convenait toutefois que, dans le cas où le produit net du nouveau réseau resterait inférieur à 4,65 $^0/_0$, l'Etat aurait à solder la différence.

En définitive, dans ce système, l'Etat n'accordait aucune garantie à l'ancien réseau qui, au contraire, devait *déverser* une partie de son produit net au profit du nouveau.

Les Compagnies ont souvent laissé entendre que les sommes ainsi déversées par l'ancien réseau constituaient un sacrifice volontaire fait à l'intérêt public. Cette opinion n'est pas absolument exacte ; car, en abandonnant une partie de son produit net, l'ancien réseau ne faisait que rendre une très petite part des avantages octroyés autrefois par l'Etat.

En réalité, l'ancien réseau était intimement uni au nouveau ; ils étaient autant liés l'un à l'autre que l'affluent l'est au fleuve, et un affluent est toujours une source de richesses.

En dehors donc de cette raison d'équité, il ne faut pas négliger non plus toutes les subventions sur les fonds publics, allouées par l'Etat aux lignes de l'ancien réseau ; il semble donc tout à fait juste que ces lignes aient contribué à leur tour, par leurs recettes, à la construction de nouvelles lignes, peut-être improductives, mais ayant néanmoins un caractère d'utilité générale.

Enfin les engagements de garantie pris par l'Etat imposaient aux Compagnies l'obligation d'être les premières à subvenir à l'établissement des lignes et à s'associer ainsi à l'œuvre économique.

Le déversoir, c'est-à-dire la portion du produit net de l'ancien réseau

1. La date initiale de la garantie était fixée au 1er janvier de l'année suivant l'ouverture des lignes, en tenant compte du temps nécessaire à l'achèvement des lignes visées dans la convention. La garantie commença à jouer en 1864 pour l'Est, et en 1865 pour les autres Compagnies.

affectée aux insuffisances du nouveau, constitua donc, entre les deux groupes de lignes, un lien étroit et créa, en quelque sorte, l'unité administrative de ces groupes.

Qu'était-ce, en fait, que le déversoir? C'était la part du produit net de l'ancien réseau qui, au-delà d'un certain chiffre kilométrique, se déversait sur le nouveau et venait couvrir, jusqu'à due concurrence, l'intérêt garanti par l'Etat.

Il y avait donc un revenu réservé à l'ancien réseau.

Ce revenu réservé était calculé de manière: 1° à assurer aux actions un dividende fixe, basé sur le revenu des dernières années; 2° à pourvoir au service des obligations afférentes à ce réseau; 3° à fournir un appoint de 1,10 $^0/_0$ nécessaire pour compléter, avec le taux garanti de 4,65 $^0/_0$, l'intérêt et l'amortissement effectif des emprunts contractés pour l'exécution du nouveau réseau.

Cette combinaison neutralisait la tendance que les Compagnies pouvaient avoir à favoriser le trafic de certaines lignes de l'ancien réseau au détriment des lignes du nouveau et restituait, en outre, à ce dernier une partie des bénéfices indirects résultant de sa construction.

Elle avait encore l'avantage d'alléger les risques du Trésor; car, si le produit net du nouveau réseau, augmenté de la somme déversée fixée au chiffre maximum de 1,10 $^0/_0$, couvrait les charges financières de ce réseau, la garantie de l'Etat était nulle.

En outre, dans le cas où il n'était pas fait appel au prélèvement de 1,10 $^0/_0$, ce prélèvement augmentait le revenu réservé de la Compagnie.

Enfin, depuis 1872, toutes les fois que le produit net, majoré des sommes déversées, dépassait d'un certain chiffre les charges financières, l'excédent était réparti entre les Compagnies et l'Etat.

Cet exposé succinct du système de 1859 démontre que, désormais, la garantie d'intérêt va être le mode essentiel du concours de l'Etat. Des subventions en capital seront, cependant, quelquefois accordées.

Le nouveau système — et l'avenir devait le démontrer — avait des gages de longue durée. Il ne faut pas croire que des conventions nouvelles seraient inutiles; tout au contraire, le réseau concédé de 1857 à 1859 devait forcément se compléter, s'arrondir, se perfectionner. Aussi en 1868, en 1869, en 1873 et en 1875 de nouvelles conventions furent-elles signées; mais toutes ces conventions, qui concédaient aux Compagnies de nouvelles lignes, ne transformèrent pas le système de 1859; elles le complétèrent par des modifications de détail; c'est ainsi que le chiffre de dividende réservé ne resta pas le même; il varia en même temps que l'étendue du réseau concédé.

Pour apprécier le système de la garantie d'intérêts, il faut donc étudier en détail toutes les conventions postérieures à 1859 et prendre pour base de cette étude une des années d'exploitation où l'effet de la convention se fit le plus sentir[1]. Nous choisissons l'année 1869, car on appliquait déjà les stipulations nouvelles de 1868-1869.

1. Consulter l'étude si documentée de M. de Labry, ingénieur des Ponts et Chaussées (*Annales des Ponts et Chaussées*, 1875, 2e semestre).

Situation d'après les conventions de 1868-1869.

COMPAGNIES	LONGUEURS			DÉPENSES DE PREMIER ÉTABLISSEMENT A LA CHARGE DES COMPAGNIES		
	ANCIEN RÉSEAU	NOUVEAU RÉSEAU	ENSEMBLE	ANCIEN RÉSEAU	NOUVEAU RÉSEAU	ENSEMBLE
	En kilomètres			En millions		
Ouest	994	2.123	3.117	325	865	1.190
Nord	1.174	650	1.824	540	200	740
Est	900	1.994	2.894	425	719	1.144
Orléans	2.020	2.340	4.360	514	832	1.346
Paris-Lyon-Méditerranée	4.345	1.756	6.101	2.024	630	2.654
Midi	798	1.771	2.569	295	456	751
Ensemble	10.231	10.634	20.865	4.123	3.702	7.825
Rhône au Mont-Cenis	—	144	144	—	95,6	95,6
Total à la fin de 1869	10.231	10.778	21.009	4.123	3.797,6	7.920,6
Total à la fin de 1859	7.564	8.638	16.202	»	»	»
Augmentation	2.667	2.140	4.807			

Le réseau en exploitation était le suivant :

	ANCIEN RÉSEAU	NOUVEAU RÉSEAU	ENSEMBLE
	kilomètres	kilomètres	kilomètres
A la fin de 1859	6.485	1.913	8.398
A la fin de 1868	7.873	7.797	15.670
A la fin de 1869	9.363	6.994	16.357

Pendant cette période, la longueur totale du réseau concédé a donc augmenté de 4.807 kilomètres, et la longueur exploitée de 7.959 kilomètres.

En 1859 il y avait encore à construire 1079 kilomètres de l'ancien réseau et en 1869, il restait seulement 868 kilomètres.

Pour le nouveau réseau, 1.913 kilomètres seulement étaient en exploitation en 1859, et en 1869 il y en avait 6.994.

On voit aussi que, par l'effet des conventions de 1869, la longueur des lignes en exploitation du nouveau réseau avait diminué par suite de l'incorporation d'un certain nombre de lignes rattachées à l'ancien réseau. Mais l'étude des dépenses de premier établissement est bien plus instructive que celle des longueurs pour apprécier les résultats du régime des chemins de fer.

Le chiffre de 7.825 millions, donné dans le premier tableau de la page 535 ne s'applique qu'aux dépenses soldées avec les capitaux des Compagnies, déduction faite des sommes payées ou promises par l'Etat.

Or ce capital de premier étalissement constitue un des éléments essentiels du calcul pour la fixation de la garantie d'intérêts ou pour l'évaluation du dividende réservé.

Il fallut donc distinguer, parmi les dépenses, celles qu'on pouvait porter au compte d'établissement et celles qui concernaient le compte d'exploitation. Cette ventilation donna lieu à d'incessantes discussions, à des conflits répétés ; elle fut même la cause d'interpellations au Parlement.

Les Compagnies avaient trop d'intérêt à maintenir ouvert, le plus longtemps possible, le compte d'établissement; car toutes les dépenses qu'on y portait participaient à la garantie d'intérêts, si elles s'appliquaient au nouveau réseau, et grossissaient le revenu réservé, si elles étaient faites sur l'ancien réseau. Par ce procédé, le compte d'exploitation se trouvait déchargé des dépenses de renouvellement ou des dépenses de travaux complémentaires.

Par contre, l'Etat avait tout intérêt à clore le compte d'établissement. Il devait même tenter d'arrêter l'accroissement de ce compte. C'est pour cela que les conventions assignèrent un chiffre maximum aux dépenses de premier établissement.

Ce maximum, d'après les évaluations minutieuses de 1869, pouvait être déterminé avec une grande certitude. Et il le fallait pour le calcul du revenu réservé à l'ancien réseau, pour la fixation du chiffre du déversoir, pour la détermination des avances probables au titre de la garantie d'intérêts.

Revenu réservé de l'ancien réseau d'après les conventions de 1868-1869.

COMPAGNIES	NOMBRE D'ACTIONS	DIVIDENDE CONVENU PAR ACTION	REVENU RÉSERVÉ AU CAPITAL-ACTIONS 4 = (2) × (3)	OBLIGATIONS AFFÉRENTES AUX LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU		OBLIGATIONS AFFÉRENTES AUX LIGNES DU NOUVEAU RÉSEAU		REVENU RÉSERVÉ TOTAL 9=(4)+(6)+(8)	LONGUEUR DE L'ANCIEN RÉSEAU	REVENU KILO-MÉTRIQUE RÉSERVÉ 11=(9):(10)
				CAPITAL	INTÉRÊTS ET AMORTISSEMENT A 5,75 %	CAPITAL	COMPLÉMENT D'INTÉRÊTS A 1,10 %			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
		francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	kilom.	francs
Est...............	584.000	30	17.520.000	33.000.000	1.897.500	865.000.000	9.515 000	28.932.500	994	29.100
Nord.............	525.000	50	26.250.000	308.125.000	(2) 16.946.875	200.000.000	(2) 1.700.000	44.896.875	1.174	38.240
Ouest.......	300.000	30	9.000.000	275.000.000	15.400.000	719.000.000	7.909.000	32.309.000	900	35.900
Orléans...........	600.000	51,80	31.080.000	214.000.000	12.305.000	832.000.000	9.152.000	52.537.000	2.020	26.000
P.-L.-M...........	800.000	47	37.600.000	1.679.000.000	93.992.500	630.000.000	6.930.000	138.522.500	4.315	(3)31.900
Midi...............	250.000	35	8.750.000	148.700.000	8.550.000	456.000.000	5.016.000	22.316.000	798	28.010
ENSEMBLE.....	3.059.000	(1)	130.200.000	2.657.825.000	149.091.875	3.702.000.000	40.222.000	319.513.875	10.201	»

1. Les conventions de 1859 avaient fixé ces dividendes à 36, 50, 36, 70, 46 et 35.

La moyenne des dividendes effectivement distribuée de 1851 à 1858 avait été de 40 fr. 5, 60 fr. 5, 35 fr. 25, 88 fr. 5, 51 fr. 25 et 20 francs.

Pour l'année 1859, le dividende avait été de 37 fr. 70, 65 fr. 50, 97 francs, 63 fr. 50, 27 francs.

2. A l'égard de la Compagnie du Nord, les chiffres 5 fr. 75 et 1 fr. 10 ont été remplacés par 5 fr. 50 et 0 fr. 85.

3. Ramené à 29.900 francs par la loi du 3 juillet 1875.

A la colonne 11 du tableau de la page 537 on a chiffré le revenu réservé attribué par kilomètre à l'ancien réseau. On a supposé — ce qui est inexact — que le réseau était achevé. De là une erreur ; aussi a-t-on essayé de déduire du revenu total réservé à l'ancien réseau la différence d'annuité 1,10 %, applicable au capital des lignes non encore construites. Les conventions ont chiffré cette réduction en stipulant pour le déversoir une diminution de 200 francs par 100 kilomètres non exploités.

Mais il ne suffisait pas de faire croître le revenu réservé en même temps que s'achevait le nouveau réseau ; il ne suffisait pas de lui faire atteindre son maximum au moment où les lignes neuves seraient terminées. Il y avait lieu de tenir compte que le développement de trafic de l'ancien réseau nécessiterait des travaux complémentaires, tels qu'agrandissement de gares, pose de secondes voies ou de voies de garage, augmentation de matériel roulant. Il fallut donc prévoir l'augmentation éventuelle du capital d'établissement de l'ancien réseau ; mais on limita ces travaux à un certain chiffre, on décida que, pendant un délai de dix ans, le revenu réservé total serait augmenté pour l'Est, le Midi, le Paris-Lyon-Méditerranée, de 5,75 % ou de 57.580 francs ; pour le Nord, de 5,50 % ou de 55.000 francs pour chaque million qui serait dépensé sur l'ancien réseau en travaux complémentaires jusqu'aux limites suivantes :

Est	40 millions
Midi	30 —
Nord	60 —
P.-L.-M.	96 —

Cette augmentation du revenu total réservé correspondait à des accroissements du revenu réservé kilométrique :

Est	58f,00
Midi	72f,00
Nord	45f,00
P.-L.-M.	13f,50

par million dépensé.

De plus, pendant dix ans, le capital garanti du nouveau réseau pourrait être augmenté du montant des travaux complémentaires jusqu'aux limites suivantes :

Orléans	22 millions	
Ouest	124 —	(y compris l'ancien réseau)
P.-L.-M.	7 —	

Pour les Compagnies d'Orléans et de l'Ouest, le revenu total réservé à l'ancien réseau serait augmenté de 1,10 % de ces dépenses, ce qui donnerait

par million une augmentation de revenu kilométrique réservé de 6 francs pour l'Orléans et de 12 francs pour l'Ouest.

En résumé, le maximum des capitaux dont l'imputation au compte de premier établissement pourrait, à titre de construction première des lignes ou de travaux complémentaires limités, être autorisée pour la détermination du revenu réservé à l'ancien réseau et du revenu garanti au nouveau, s'élevait :

Pour l'ancien réseau à	4.349 millions
Pour le nouveau à	3.950 —
ENSEMBLE	8.299 millions

Il y a lieu de noter également que l'ensemble des revenus réservés aux six grandes Compagnies atteignait le chiffre de........... 334 millions [1]
et que le maximum du revenu garanti était de............ 184 — [2]

Soit un total de........................ 518 millions

représentant le chiffre à atteindre par le produit net des chemins de fer pour que l'appel à la garantie de l'Etat cessât.

Au-delà de ce chiffre de 518 millions commençait, à vrai dire, le bénéfice réel des Compagnies; mais comme, d'autre part, la construction du nouveau réseau absorbait 184 millions de recettes, il fallait laisser entrevoir aux actionnaires la possibilité d'encaisser un dividende supérieur au dividende maximum.

Aussi les conventions de 1868-1869 posèrent-elles la règle que, lorsque les Compagnies ne feraient plus appel à la garantie et lorsqu'elles auraient remboursé l'Etat de ses avances, elles conserveraient, avant tout partage avec l'Etat, la totalité de leur produit net jusqu'à concurrence d'une somme représentant 8 % de l'ancien réseau et 6 % du nouveau.

Ces stipulations étaient faites pour un avenir plus ou moins hypothé-

---

1.

Revenu réservé de l'ancien réseau	319.500.000
Intérêt et amortissement à 5,75 % des travaux complémentaires de l'ancien réseau	12.800.000
Supplément à 1,10 % pour travaux complémentaires limités du nouveau réseau	1.700.000
TOTAL	334.000.000

2.

Intérêt et amortissement à 4,65 % des dépenses du nouveau réseau	172.000.000
Travaux complémentaires	7.000.000
Victor-Emmanuel	5.000.000
TOTAL	184.000.000

thique ; car, en même temps que progressaient les dépenses de premier établissement, le service de l'intérêt et de l'amortissement demandait des sommes de plus en plus fortes, et par cela même l'engagement éventuel du Trésor pour la garantie d'intérêts devenait plus considérable, et l'heure approximative du partage reculait.

Le tableau ci-après montre à quel chiffre ressortait le dividende à distribuer aux actions de 500 francs, pour que le produit net permît le partage des bénéfices :

COMPAGNIES.	PRODUIT NET AUQUEL COMMENCERAIT LE PARTAGE DES BÉNÉFICES	DIVIDENDE DE CHAQUE ACTION	LONGUEURS DES DEUX RÉSEAUX EN EXPLOITATION
Est	81.100.000	46,51	3.117
Nord	74.622.850	82,62	1.824
Ouest	84.229.200	67,85	2.894
Orléans	111.840.000	84,05	4.360
P.-L.-M.	183.487.600	62,25	6.101
Rhône au Mont-Cenis	7.650.377		144
Midi	61.444.000	99,80	2.569
TOTAL	604.374.027	»	21.009

Ainsi qu'il a été expliqué au chapitre VIII [1], la convention de 1875 revisa en plusieurs points les conventions de 1869 sans en modifier les grandes lignes.

Par suite des nouvelles concessions, le capital de premier établissement du nouveau réseau dut être augmenté. Cela eut pour conséquence, d'une part, d'accroître la garantie éventuelle à payer par l'Etat, et, d'autre part, d'augmenter le revenu réservé, puisque le prélèvement de 1,10 $^0/_0$ des capitaux du nouveau réseau croissait en même temps que s'étendait la longueur de ce réseau.

La composition de l'ancien réseau resta la même ; 2 kilomètres furent cependant ajoutés à l'ancien réseau de l'Est, et le Paris-Lyon-Méditerranée acquit un certain nombre de lignes.

Mais les nouvelles conventions, en fixant à un chiffre plus élevé les dividendes minima abandonnés aux six grandes Compagnies, augmentèrent le revenu réservé ; de même, l'augmentation du dividende maximum eut pour effet d'élever le point de partage des bénéfices.

1. Voir page 189.

Le tableau suivant chiffre les conséquences des modifications apportées par la convention de 1875[1].

COMPAGNIES	LONGUEUR	ANCIEN RÉSEAU			NOUVEAU RÉSEAU		
		DIVIDENDE par action	REVENU RÉSERVÉ total	REVENU RÉSERVÉ par kilom.	CAPITAL d'établissement	REVENU garanti à 4,65 0/0	DIVIDENDE MAXIMUM par action avant partage
	kilom.	francs	francs	francs	francs	francs	francs
Est	996	36,20	32.637.000	32.768	1.009.290.000	46.931.985	54,20
Nord	1.174	55,35	58.857.000	50.134	223.500.000	10.392.750	89,10
Ouest	900	36,75	34.231.000	38.035	918.000.000	42.687.000	61,70
Orléans	2.020	56,10	52.787.000	26.132	854.000.000	39.711.000	83,30
P.-L.-M	5.123	61,55	166.549.000	32.510	649.000.000	30.178.500	78,30
Midi	798	45,35	27.580.000	34.561	594.800.000	27.658.200	67,80
Ensemble	11.011	»	372.641.000	»	4.248.590.000	197.559.435	»

On voit donc que le capital garanti du nouveau réseau a subi, depuis 1869, une augmentation de 546.500.000 francs. La garantie maximum s'est élevée de 172.000.000 à 197.500.000 francs, présentant une augmentation de 25.500.000 francs.

Après la guerre de 1870, au moment où le développement du trafic permettait d'espérer la fin du recours à la garantie de l'Etat et le remboursement prochain des avances du Trésor, les nouvelles lignes qu'on imposa aux Compagnies ruinèrent ces espérances.

Il fallut donc donner aux actionnaires une compensation : on imagina d'accroître le dividende réservé. L'étude de la situation des Compagnies en 1883 a montré que la compensation, donnée en 1875, n'avait rien d'exagéré.

La garantie d'intérêts — nous l'avons déjà dit et nous le répétons — se justifie par cette idée que, dans la première année, une ligne peut être improductive, et qu'il n'est pas juste d'imposer aux capitaux des fondateurs l'ensemble des charges qui leur ont été imposées dans la suite.

Il était donc équitable que l'Etat se portât garant de ces charges nouvelles ; cette mesure était fort naturelle ; elle était également intelligente, car l'Etat incitait les Compagnies à développer leur trafic, à accroître leur produit net afin d'arriver ultérieurement à rembourser leurs dettes.

Cet exposé n'a mis en lumière que les relations existant entre l'Etat et les Compagnies du fait de la garantie d'intérêts. L'attribution à l'Etat d'une moitié des bénéfices, lors du partage, peut paraître bien élevée, car la participation du Trésor n'a été qu'une avance productive d'intérêts à 4 % et suspensive de toute augmentation de dividende. Mais il ne faut pas oublier

1. Dans l'ouvrage de M. Léon Leygues, *Chemins de fer. — Notions générales et économiques*, figure le même tableau ; mais, par erreur, les chiffres portés dans la colonne *Revenu garanti* font ressortir les revenus garantis en vertu des conventions de 1869, au lieu des nouveaux résultats des conventions de 1875.

que l'Etat, en dehors de ses engagements de garantie, a donné aux six Grandes Compagnies des subventions sous des formes diverses qui peuvent, d'après l'opinion de M. de Labry, se ramener aux types principaux suivants :

Premier type. — **Application de la loi du 11 juin 1842 (modifiée par la loi du 19 juillet 1845).** — Les acquisitions de terrains, les terrassements, les ouvrages d'art, les bâtiments des stations sont payés sur les fonds de l'Etat ; le ballast, la voie de fer, le matériel restent à la charge de la Compagnie [1].

Deuxième type. — **Modification du système des lois de 1842-1845.** — Les maisons de garde des passages à niveau restent à la charge de l'Etat ; mais les bâtiments des stations sont mis à la charge des Compagnies [2].

Troisième type. — L'Etat verse à la Compagnie une subvention en payements annuels [3] ou semestriels [4] égaux, dont le nombre et les dates sont généralement fixés par la convention [5].

Quatrième type. — Le montant de la subvention est versé en obligations négociables de l'Etat portant chacune 20 francs d'intérêt et remboursables en trente ans, à 500 francs, par voie de tirage au sort. Ces obligations ont été appelées trentenaires [6].

Cinquième type. — L'Etat a la faculté de solder la subvention soit en seize payements semestriels égaux dont les dates sont fixées par la convention, soit en annuités égales entre elles, échéant depuis la date convenue pour le premier payement semestriel jusqu'à la fin de la concession, représentant, à 4 $^1/_2$ $^0/_0$, l'intérêt et l'amortissement de la subvention et versées par fractions semestrielles égales. Si l'Etat a choisi ce second mode, il peut, jusqu'à la date indiquée par la convention pour le neuvième payement semestriel, annoncer qu'il s'acquittera du restant dû en termes semestriels égaux dont le dernier écherra à la date primitivement fixée par la convention pour le seizième payement semestriel ; dans ce dernier cas, on tient

1. Art. 5 et 6 de la loi du 11 juin 1842.
2. Est. — 1868, art. 3.
   Midi. — 1859, art. 4 ; 1863, art. 3.
   Orléans. — 1868, art. 4.
   Ouest. — 1859, art. 5.
3. Ardennes. — 1858 ; 1859, art. 2.
   Orléans. — 1855, art. 6.
4. Grand-Central. — 1855, art. 6, art. 7.
   Orléans. — 1855, art. 4.
5. Midi. — 1852, art. 4.
6. Midi. — 1857, art. 4.
   Orléans. — 1857, art. 1er et 4.
   Paris-Lyon-Méditerranée. — 1857, art. 2 et 5.

compte des intérêts à $4 \, ^1/_2 \, ^0/_0$ sur les sommes dues et versées par l'Etat[1].

Sixième type. — Modification du cinquième type en ce que l'intérêt, au lieu de $4 \, ^1/_2 \, ^0/_0$, est de $5 \, ^0/_0$[2].

Septième type. — L'Etat fait les acquisitions de terrains, exécute les terrassements et les maisons de garde des passages à niveau, conformément au deuxième type. Mais la Compagnie avance à l'Etat la somme nécessaire à ces opérations, en seize versements semestriels égaux, et l'Etat la rembourse à la Compagnie conformément au cinquième type, appliqué comme si cette somme était une subvention due par l'Etat à la Compagnie[3].

Huitième type. — L'Etat se réserve la faculté de payer la subvention conformément au cinquième type, ou, en avertissant la Compagnie avant la date indiquée pour le premier payement semestriel, d'appliquer le deuxième type[4].

En résumé, l'Etat accorda tout d'abord des subventions en travaux ; dans la suite, il remboursa aux Compagnies certaines dépenses sous forme d'annuités. Plus tard, entre 1879 et 1881, il imagina un nouveau système : il construisit lui-même au moyen de ses propres capitaux.

Ce changement de système, gros de conséquences, ne dura que jusqu'en 1883, où l'on refit de nouvelles conventions, basées sur la garantie d'intérêts et le remboursement par annuités.

Avant d'étudier les clauses si importantes de ces dernières conventions, il convient de résumer les résultats du système français pendant la période de 1868-1883.

Les tableaux de la page 543 permettent d'apprécier le concours en capital alloué par le Trésor. On a mis à part les sommes payées pour l'achat et la création du réseau de l'Etat, car ces sommes ne constituent pas des subventions ; elles représentent plutôt les charges que l'Etat a assumées en devenant exploitant.

La progression des subventions de l'Etat, qui a été si considérable de 1875 à 1880, provient en très grande partie des travaux que les ingénieurs de l'Etat ont exécutés eux-mêmes pendant la période 1879-1880. Sous peine d'apporter du trouble dans les explications, il a fallu les comprendre dans

1. Est. — 1863, art. 3.
Midi. — 1863, art. 2.
Orléans. — 1863, art. 2.
Ouest. — 1863, art. 2.
P.-L.-M. — 1863, art. 2.
2. Orléans. — 1863, art. 8.
P.-L.-M. — 1863, art. 9.
3. Midi. — 1868, art. 4.
Orléans. — 1868, art. 4.
Nord. — 1869, art. 2.
P.-L.-M. — 1868, art. 4.
4. Orléans. — 1868, art. 2.
Ouest. — 1868, art. 2.
P.-L.-M. — 1868, art .2.

la première colonne du tableau, bien que les lignes sur lesquelles ils ont été exécutés n'aient été concédées aux Compagnies qu'en 1883.

ANNÉES	DÉPENSES DE PREMIER ÉTABLISSEMENT DES LIGNES D'INTÉRÊT GÉNÉRAL (RÉSEAU DE L'ÉTAT NON COMPRIS)				DÉPENSES DE PREMIER ÉTABLISSEMENT DU RÉSEAU DE L'ÉTAT (2)			DÉPENSES TOTALES DE PREMIER ÉTABLISSEMENT
	ÉTAT	DIVERS	COMPAGNIES	ENSEMBLE	ÉTAT	DIVERS	ENSEMBLE	
	En milliers de francs				En milliers de francs			
1865.......	979.935	24.540	5.805.518	6.809.993	»	»	»	6.809.993
1869.......	1.122.840	31.430	6.798.615	7.952.885	»	»	»	7.952.885
1870.......	1.147.010	32.448	6.988.826	8.168.284	»	»	»	8.168.284
1875 (1)....	1.252.850	30.480	7.495.770	8.779.100	»	»	»	8.779.100
1877.......	1.416.371	37.322	7.826.951	9.280.614	»	»	»	9.280.614
1880.......	1.692.839	45.628	8.058.125	9.796.592	378.430	10.300	388.430	10.185.022
1881.......	1.870.093	59.131	8.241.550	10.170.774	432.719	10.300	443.019	10.613.793
1882.......	2.005.294	66.183	8.510.526	10.582.003	506.985	10.300	517.285	11.099.288
1883.......	2.071.036	67.670	8.785.643	10.924.349	546.620	11.000	557.620	11.481.969

Pour mieux se rendre compte de l'étendue du concours financier de l'Etat, le tableau ci-dessous donne le pourcentage des dépenses.

L'Etat avait donc, en 1883, pris à sa charge 19 % de la dépense totale ; en y comprenant les frais d'acquisition du réseau de l'Etat, la proportion est de 22,8 %.

Décomposition du capital d'établissement des chemins de fer d'intérêt général
(*Réseau de l'État non compris*).

ANNÉES	ÉTAT	COMMUNES	COMPAGNIES
1865..........................	14,4	0,4	85,2
1869..........................	14,1	0,4	85,5
1870..........................	14,0	0,4	85,6
1875..........................	14,3	0,3	85,4
1877..........................	15,2	0,4	85,4
1880..........................	17,3	0,5	82,2
1881..........................	18,4	0,6	81
1882..........................	19	0,6	80,4
1883..........................	19	0,6	80,4

1. *Les Chemins de fer français* de M. Picard (t. IV, p. 839); — *le Dictionnaire des finances* de M. Léon Say (t. I, p. 1009) ; — *les Chemins de fer* de M. Léon Leygues (p. 64), évaluent le montant des dépenses pour 1875 à 9.402 millions.

La différence de 623 millions provient du prix des lignes cédées à l'Allemagne. Mais il n'y a pas lieu d'en tenir compte ; car l'Etat a pris à sa charge le service financier des obligations émises pour ces lignes, en servant à la Compagnie de l'Est une rente de 20.500.000 francs.

2. L'évaluation des dépenses de premier établissement du réseau de l'Etat est assez délicate ; les chiffres du tableau, résultant de la statistique officielle, diffèrent sensiblement de ceux qui figurent à la page 999 du *Dictionnaire des finances* de M. Léon Say.

Il ne faut pas oublier, en étudiant ces tableaux, que, si l'Etat a donné des subventions en capital, il a surtout pris l'engagement de payer aux Compagnies des annuités représentatives des capitaux approvisionnés par elles.

En 1879 et 1880, l'Etat a dû contribuer à la construction des petites lignes entreprises par des Compagnies secondaires.

Il faut se rappeler également que les sommes réellement dépensées étaient de beaucoup supérieures au chiffre porté au tableau ci-dessus, qui ne donne que la situation des dépenses sur les lignes achevées.

On a vu plus haut (p. 539) qu'en 1869 le capital-obligations des Compagnies s'élevait, par suite des travaux engagés, au total de 8.299.000.000.

Le tableau ci-dessous donne la répartition de ces obligations entre les Compagnies.

Dépenses de premier établissement prévues en 1869.

COMPAGNIES	DÉPENSES DES COMPAGNIES	SUBVENTIONS DE L'ÉTAT	SUBVENTIONS DES DÉPARTEMENTS ET DES COMMUNES	ENSEMBLE
	francs	francs	francs	francs
Est	1.230.000.000	190.652.153	7 038.864	1.427.691.017
Nord	800.000.000	21.463.112	3.868.637	825.331.749
Ouest	1.268.000.000	284.710.160	14.841.135	1.567.551.295
Orléans	1.368.000.000	359.155.133	8.937.316	1.736.092.449
P.-L.-M.	2.757.000.000	479.139.832	32.654.709	3.268.794.541
Midi	781.000.000	255.516.561	21.223.336	1.057.739.897
Ensemble	8.204.000.000	1.590.636.951	88.563.997	9.883.200.948
Rhône au Mont-Cenis	95.629 712	»	»	95.629.712
Total	8.299.629.712	1.590.636.951	88.563.997	9.978.830.660
Dépenses réellement faites à la fin de 1882 (1) — Ancien réseau	4.771.874.980	862.490.484	16.721.931	5.651.087.395
Dépenses réellement faites à la fin de 1882 (1) — Nouveau réseau	3.556.411.848	771.738.035	14.890.462	4.343.040.345
Ensemble	8.328.286.828	1.634.228.519	31.612.393	9.994.127.740
Dépenses à la fin de 1859 (2)	3.603.779.000	783.530.000	11.370.000	4.398.679.000

Ainsi, à la fin de 1882, le montant des évaluations de 1869 était atteint:

1. Y compris la ligne de Ceinture et la ligne du Rhône au Mont-Cenis.
2. Voir plus haut, page 531.

on peut donc dire qu'en 1882 le *Programme* de 1869 était réalisé, et qu'il restait seulement à achever les lignes des concessions de 1875.

Quant à la proportion du concours du Trésor, après avoir été de 17,8 % en 1859, elle s'abaissait à 15,9 en 1869, pour remonter à 16,4 en 1882.

De plus, comme les subventions locales étaient restées inférieures aux prévisions de 1869, l'Etat et les Compagnies avaient dû se partager la différence.

Avant d'aller plus loin, il paraît nécessaire de dire quelques mots sur la possibilité de chiffrer à l'avance la garantie de l'Etat.

L'Etat, quand il accorde une subvention en capital, sait d'avance l'étendue de ses engagements : la plupart du temps il emprunte et ne grève ainsi son budget que des intérêts de la somme empruntée.

Avec la garantie d'intérêts, aucune certitude ne subsiste.

Cette difficulté a donné lieu à bien des controverses, et M. de Franqueville, le promoteur du système de 1859, prononça à ce propos, au Corps législatif, un discours retentissant, dans la séance du 27 juin 1865.

Il faisait observer tout d'abord que l'Administration avait essayé de prévoir les charges éventuelles devant résulter de la garantie d'intérêts.

Néanmoins, il insistait sur l'aléa de ces calculs, qui exigent qu'on se place toujours dans les mêmes conditions et que la situation économique ne varie pas[1].

Pour établir ces prévisions, il avait fallu tenir compte du nombre de kilomètres que l'on devait, chaque année, ouvrir à l'exploitation et de l'augmentation future des recettes de l'ancien réseau et du nouveau. On avait admis :

1° Que les produits nets des lignes alors exploitées recevraient chaque année, depuis 1865 inclusivement, un accroissement régulier, d'abord égal ou un peu inférieur à celui qu'ils recevaient en moyenne avant cette date, et que cet accroissement irait ensuite en diminuant ;

2° Que chaque ligne nouvelle, à partir de son ouverture, donnerait un produit net faible à l'origine, croissant rapidement dans les premières années, moins promptement dans les suivantes.

Pour chaque année, ajoutait M. de Franqueville, *en retranchant du revenu garanti au nouveau réseau le total formé par le produit net de ce réseau et par la somme déversée de l'ancien réseau*, *on avait obtenu le montant des avances à faire par l'Etat.*

Pour faire suite au tableau de la page 545 résumant les évaluations de M. de Franqueville, relatives aux dépenses probables de premier établissement[2], nous donnons un tableau présentant, d'une part, la situation des prévisions de garantie d'intérêts, établies également par M. de Franqueville et donnant, d'autre part, les garanties demandées par les Compagnies et les sommes qu'elles ont reçues de l'Etat à titre d'avances.

1. En fait, les résultats des exercices postérieurs ont été influencés par deux facteurs considérables : les concessions nouvelles, d'une part ; la guerre de 1870-1871, d'autre part.

2. Le projet de loi de 1866 a légèrement modifié les évaluations de M. de Franqueville (Voir chap. XIII, pp. 315 et 316).

Garanties d'intérêts jusqu'en 1882.

ANNÉES	SOMMES A PAYER (PRÉVISIONS DE M. DE FRANQUEVILLE)	GARANTIES RÉCLAMÉES PAR LES COMPAGNIES	SOMMES EFFECTIVEMENT PAYÉES AU TITRE DE LA GARANTIE D'INTÉRÊTS
	francs	francs	francs
1863	»	1.492.958	»
1864	»	15.367.882	»
1865	»	28.667.303	16.000.000
1866	»	24.324.175	31.442.008
1867	31.000.000	22.173.299	25.400.000
1868	31.000.000	31.317.691	13.500.000
1869	26.000.000	25.095.918	32.991.226
1870	26.000.000	61.940.257	42.051.032
1871	41.000.000	(1) 27.812.993	50.913.494
1872	41.000.000	31.043.795	(2) 118.439
1873	43.000.000	41.133.869	(2) »
1874	42.000.000	51.252.314	34.569.853
1875	37.000.000	36.077.266	45.834.191
1876	32.000.000	39.667.484	45.691.193
1877	28.000.000	50.021.075	38.392.730
1878	25.000.000	30.678.242	49.254.251
1879	21.000.000	44.566.375	58.906.074
1880	17.000.000	16.613.970	38.396.013
1881	14.000.000	13.744.554	21.997.442
1882	11.000.000	8.924.981	9.271.908
1883	6.000.000	»	»
1884	1.000.000	»	»
TOTAL	473.000.000	601.916.401	554.729.854

1. Comme la Compagnie de l'Est avait perdu plusieurs lignes à la suite de la guerre de 1870, on transforma en une subvention ferme les avances de garantie qui s'élevaient au chiffre de 42.061.528 francs.

2. Les garanties des années 1870-1871 ont été presque toutes transformées en annuités.

3. On peut rapprocher la colonne des garanties demandées de celle des paiements effectifs. Au total de cette dernière, il faut ajouter les sommes payées lors des règlements de comptes pour les soldes de garantie. Jusqu'en 1876, la concordance est presque absolue.

La colonne des paiements réellement faits chaque année est très intéressante, car elle indique la charge réelle du Trésor au point de vue budgétaire.

Pour les soldes, ils n'apparaissent dans ce tableau que dans l'exercice où ils ont été effectivement réglés.

Le tableau ainsi présenté donne la situation exacte en 1882.

En 1883, lorsqu'on a arrêté l'ancienne dette de garantie, les comptes des Compagnies avaient été vérifiés jusqu'à l'année 1878 comprise, et les avances avaient été liquidées au chiffre de 518.066.521 fr. 43. Il restait encore quatre années à vérifier pour lesquelles les Compagnies réclamaient une garantie totale de 83.849.880 fr. 68.

Nous avons déjà vu, au chapitre XIII, que les conventions de 1883 avaient, en tenant compte de certains remboursements, arrêté la dette totale des garanties au chiffre de 588.921.178 fr. 86, pour les six grandes Compagnies (y compris la ligne du Rhône au Mont-Cenis).

En résumé, les faits ont prouvé que les évaluations de M. de Franqueville étaient fort exactes, qu'elles avaient été rationnelles et prudentes.

Jusqu'en 1874, le total des avances (273 millions) était presque identique au total des prévisions (281 millions). En 1882, la différence était plus grande. Cela tient à l'incorporation des lignes nouvelles concédées de 1860 à 1880.

L'écart eût été encore plus considérable, si l'Est et les autres Compagnies avaient refusé de recevoir par annuités les garanties dues par l'Etat, pour les exercices 1871 et 1872. Il faut, d'autre part, noter que, si les chiffres présentent des résultats contradictoires, cela provient de la manière dont on les a groupés.

Au début de l'application des conventions, les Compagnies ont dû faire fonctionner le déversoir au profit du nouveau réseau. Dans un tableau emprunté, pour la période comprise entre 1864 et 1872, à un travail de M. l'inspecteur général Morandière, et complété par M. Aucoc, le total des sommes déversées par les six grandes Compagnies s'élève à 663.645.361 francs. Mais ces chiffres n'étaient pas définitifs. Ils ont dû être contrôlés par les Commissions de vérification des comptes. Les rapports de ces Commissions ont conclu généralement à l'allocation d'une somme supérieure à celle réclamée par les Compagnies, et, en modifiant la composition de l'ancien et du nouveau réseau, ils ont chiffré le déversoir, pour la période 1864-1880, à 704.573.761 francs, supérieur de 40 millions au chiffre indiqué par les Compagnies[1].

Il est bien entendu que l'on ne connaît les chiffres rectifiés que plusieurs années après celle de la production des comptes.

La vérification exige trois ou quatre années[2].

Le tableau de la page 549 donne la situation au 31 décembre 1882 de la dette de garantie.

Les conventions de 1883 n'ont apporté aucune modification à ce chiffre; il n'y a d'exception à faire que pour l'Ouest qui a profité d'une importante réduction.

1. Pour la période 1864-1882, le montant du déversoir a atteint le total de 903.032.808 francs.

2. Ainsi, par exemple, pour la garantie afférente à l'année d'exploitation 1875, les Compagnies adressent leurs demandes en 1876; deux années au moins, 1877 et 1878, sont nécessaires pour le règlement des comptes et le paiement des soldes.

Situation de la garantie d'intérêts au 31 décembre 1882.

COMPAGNIES	AVANCES DE L'ÉTAT (CAPITAL ET INTÉRÊTS)	REVERSEMENTS DES COMPAGNIES	SOLDE AU PROFIT DE L'ÉTAT
	francs	francs	francs
Nord	»	»	»
Est	156.429.516	4.686.146	151.743.370
Ouest	238.205.874	3.310.398	234.895.476
Orléans	237.029.979	23.145.769	213.884.210
P.-L.-M.	»	»	»
Rhône au Mont-Cenis	36.007.286	596.213	35.411.073
Midi	52.236.094	14.761.420	37.474.674
Ensemble	719.908.749	46.499.946	673.408.803
Lignes algériennes	52.725.779	285.500	52.440 279
Total général	772.634.528	46.785.446	725.849.082
Dans ce total les intérêts figurent pour les sommes ci-contre :			
Grandes Compagnies	176.654.805	32.746.745	143.908.060
Lignes algériennes	5.756.559	64.194	5.692.365
Ensemble	182.411.364	32.810.939	149.600.425

Les paiements énumérés dans le tableau ci-dessus figurent au *budget de l'Etat*. De 1866 à 1870, il existait une Caisse dite « Caisse d'amortissement », au crédit de laquelle on versait certains revenus spéciaux. Cette Caisse devait, d'une part, fournir les avances de garantie ; mais, d'autre part, elle encaissait les remboursements faits par les Compagnies. Après la suppression de cette Caisse, on créa au Budget des Travaux publics un chapitre spécial pour la garantie d'intérêts. Dans les années qui suivirent la guerre de 1870, l'Etat avait à faire face à tant de charges nouvelles, et ses ressources étaient tellement insuffisantes que toutes les Compagnies (excepté la Compagnie de l'Est) reçurent des annuités représentatives des garanties d'intérêts[1].

A partir de l'année 1875, les garanties furent payées sans difficultés par les budgets en excédent.

1. Les annuités figurent comme dettes d'Etat au budget du Ministère des Finances, tandis que les avances de garantie d'intérêts et certaines subventions sont inscrites au budget du Ministère des Travaux publics.

Un peu avant 1880, les lignes projetées en 1869 étaient presque toutes terminées, et avec le développement général des affaires les demandes de garantie allèrent en diminuant. En 1880, les Compagnies d'Orléans et du Midi commencèrent à rembourser l'Etat de ses avances; l'Est fit de même en 1881; et, comme l'Ouest demandait des avances très réduites, les remboursements, en 1881 et 1882, dépassèrent les paiements respectivement de 6.500.000 et 5.900.000 francs.

En définitive, les prévisions de M. de Franqueville se sont trouvées exactes.

Les années suivantes, les Compagnies auraient pu commencer le remboursement de leur dette, et on aurait pu fixer une date approximative pour l'apurement de cette dette, si les circonstances n'avaient pas forcé le Gouvernement à modifier le système de 1859.

Après la guerre de 1870, la construction de nouvelles lignes s'imposait : de tous côtés on pétitionnait pour le classement de nouvelles voies ferrées, et, à ce propos, il convient de noter que, dans les *pays franchement démocratiques*, les vœux des populations sont le *plus souvent des ordres*.

Cette constatation est si vraie qu'en France on a donné aux nouvelles lignes le nom de *chemins de fer électoraux*.

Les grandes Compagnies avaient trop de charges pour accepter ces lignes qui, subitement, étaient devenues urgentes. On vit alors une spéculation effrénée créer de petites Sociétés et se jeter à corps perdu dans la construction des lignes secondaires d'intérêt général ou d'intérêt local.

On a expliqué déjà que ces petites Compagnies, au lieu de rester les satellites des grandes Compagnies, de s'associer pour ainsi dire aux grands réseaux, par un apport ou un échange de trafic, se laissèrent entraîner sur le chemin dangereux d'une concurrence impossible.

De plus, toutes les petites Compagnies secondaires avaient voulu *faire trop grand;* elles oubliaient que leur réseau était plutôt improductif; elles s'appuyaient, d'autre part, sur des capitalistes ne présentant pas toujours les garanties suffisantes.

Le public, par ailleurs, réclamait la fusion de plusieurs de ces petites entreprises ; on voulait créer une nouvelle ligne directe de Calais à Marseille et une autre du Havre à Strasbourg.

Le Gouvernement commit la faute de laisser des spéculateurs sans scrupule diriger une campagne de Bourse; il savait que ces nouvelles lignes avaient une tare ruineuse, l'impossibilité absolue d'avoir un produit net suffisant pour subvenir aux frais d'une exploitation trop coûteuse et aux charges d'un compte d'établissement exagéré.

En 1876, plusieurs de ces petites Sociétés étant déjà perdues, il aurait fallu laisser leurs fondateurs supporter les conséquences de leur imprévoyance ou de leur malhonnêteté ; il aurait fallu procéder à une liquidation. On aurait trouvé des Sociétés nouvelles qui auraient acheté les lignes à bas prix et qui auraient organisé une exploitation économique et on aurait vu ces Compagnies nouvelles faire des bénéfices (ceci arrive fréquemment dans l'industrie).

Mais (il y avait un *mais*) c'était le public français qui détenait les actions et les obligations de ces lignes secondaires, et, comme tout Français est

électeur, sur la question des chemins de fer se greffa une question électorale.

Une campagne commença par forcer l'Etat à acheter les lignes des Compagnies en détresse. De toutes parts on réclama le rachat, on parla du monopole de l'Etat.

Dans un autre chapitre de cet ouvrage, on a décrit les tentatives du Gouvernement pour incorporer toutes ces lignes secondaires dans les réseaux des grandes Compagnies et particulièrement dans le réseau de l'Orléans.

Le Parlement s'opposa à cette fusion, dont les conditions ne lui paraissaient pas assez avantageuses. Ce refus coïncida avec les démarches de députés des régions sillonnées par les petites Compagnies en danger : on créa un mouvement d'opinion en faveur du rachat de tous les chemins de fer par l'Etat : l'institution du monopole des chemins de fer confié à l'Etat devait être le salut du pays.

La conséquence de cette agitation fut l'adoption d'une résolution proposée par M. Allain-Targé, qui invitait le Gouvernement à créer un réseau d'Etat. C'est ainsi que fut décidé le rachat des petites Compagnies.

La loi du 18 mars 1878 fut le premier pas dans une voie nouvelle. Et malgré le proverbe français bien connu : « Il n'y a que le premier pas qui coûte », ce premier pas fut vite franchi.

En peu de temps l'Etat devint propriétaire de 2.615 kilomètres de lignes en exploitation ou en construction, au prix d'achat de 278 millions.

Sans compter les lignes nouvelles à établir, il y avait pour 60 millions de travaux à faire sur ce réseau, situé dans la région ouest de la France et pouvant se raccorder facilement aux lignes des Compagnies de l'Ouest, de l'Orléans et du Midi.

Après le rachat, ces lignes secondaires devinrent des tronçons épars du nouveau réseau de l'Etat.

Mais la question se posait de savoir si cette opération de rachat devait avoir un caractère définitif, ou bien si l'Etat ne devait pas rétrocéder les lignes rachetées aux grandes Compagnies avoisinantes.

Et dans le cas où la première solution serait admise, l'Etat devrait-il exploiter ces lignes ou en affermer l'exploitation?

Selon l'opinion qui prévaudrait, les conséquences financières seraient toutes différentes.

Rétrocéderait-on les lignes aux Compagnies? L'Etat devrait, d'une part, supporter une partie de la charge du prix d'achat et, d'autre part, garantir les capitaux dépensés par les Compagnies (comme il avait déjà été fait par le nouveau réseau). Ainsi il y aurait à la fois subvention en capital et subvention de garantie, et il faudrait conclure des conventions nouvelles.

Affermerait-on l'exploitation? Le prix de l'affermage serait certainement disproportionné avec le capital engagé. Une partie des dépenses de rachat resterait ainsi à la charge des contribuables.

L'exploitation serait-elle faite par l'Etat? C'était une innovation qui faisait de l'Etat un entrepreneur de chemins de fer, subissant tous les aléas de ce genre d'entreprise et assumant des risques presque certains.

Le Ministre, qui voulait racheter les petites lignes, se garda bien de

prendre parti pour l'un ou l'autre de ces systèmes. Et comme concilier les partisans et les adversaires du rachat général des voies ferrées lui paraissait chose impossible, il préféra prendre des mesures afin de pourvoir à l'exploitation provisoire du réseau de l'Etat.

Mais ce provisoire (on l'a vu au chapitre IX) devint définitif.

Il faut seulement retenir de cet épisode de la constitution du réseau d'Etat que ce fut la seule exception à la politique française en matière de chemins de fer. Cette tentative de monopolisation de voies ferrées eut des conséquences si graves que l'on reprit la route plus sûre des subventions et des garanties.

Il faut seulement observer que, si le rachat se fit alors si facilement, cela fut la conséquence de la situation particulièrement prospère des finances françaises[1].

En dehors d'une plus-value d'impôt, il y avait une disponibilité de 150 à 170 millions, par suite du remboursement de l'avance faite par la Banque de France[2].

En dehors du rachat, la prospérité financière engendra le *Grand Programme* de M. de Freycinet. Si on l'avait exécuté complètement, le territoire français aurait été sillonné de si nombreuses lignes neuves que la configuration des anciens réseaux aurait vite disparu.

C'est ce que voulaient les partisans acharnés du monopole et de l'exploitation par l'Etat.

Les comparaisons que l'Administration avait faites entre les réseaux français et étrangers avaient permis de conclure à l'infériorité des voies ferrées en France. On supputait également les milliards à emprunter, dont les intérêts contrebalanceraient l'excédent budgétaire de 150 à 170 millions. On imaginait de dépenser 1 milliard en chemins de fer, en ports, en canaux. On allait pouvoir contenter toutes les masses électorales; car, et c'est le malheur des Gouvernements parlementaires, les intérêts des électeurs sont toujours insatiables, quand il s'agit d'absorber et de dévorer les excédents budgétaires.

Par contre, les grandes Compagnies ne pouvaient que remplir les engagements stipulés dans les conventions de 1875 et terminer les travaux sur les lignes de 1869, et en outre, le Parlement semblait hostile à tous pourparlers avec leurs représentants.

L'Etat n'avait donc qu'à construire lui-même et à mettre en pratique les principes de 1842.

Par la loi du 17 juillet 1879, on aborda le plan Freycinet; le premier coup de pioche fut donné sur mille points de la France pour la construction de 181 lignes neuves[3], d'une longueur totale de 8.827 kilomètres. La dépense de premier établissement de ces lignes, évaluée d'abord à 200.000 francs

1. L'Etat racheta en outre, de 1878 à 1883, 1.902 kilomètres de chemins de fer, dont 1.055 en exploitation. Leur prix de rachat était arrêté à la valeur des travaux, en supposant qu'ils eussent été faits par l'Etat.

2. Au lieu de dégrever les impôts, on préféra alors laisser cette disponibilité et la faire figurer au budget ordinaire, à l'article 5. Le produit de tous les emprunts était inscrit, au contraire, au budget extraordinaire, sous la rubrique *Ressources extraordinaires*.

3. Ce chiffre fut ultérieurement augmenté.

par kilomètre, fut élevée ensuite à 250.000, et fut enfin prévue comme devant être de 275.000 francs.

Toutes ces lignes, auxquelles il faut ajouter soixante-quatre chemins de fer d'intérêt local, ne pouvaient raisonnablement être considérées, à cause de leur dissémination, comme faisant partie du réseau de l'Etat.

Aussi cet éparpillement de forces et cette ouverture de chantiers à travers tout le pays constituaient-ils un danger pour les finances publiques, danger d'autant plus grand qu'on ne s'inquiétait pas du mode d'exploitation des lignes après leur achèvement.

D'après le témoignage de M. Léon Say lui-même, il est certain que les créateurs du *Grand Programme* songeaient beaucoup moins à donner une satisfaction immédiate aux vœux des populations qu'à combiner un plan d'ensemble, laissant au Gouvernement tout le temps nécessaire pour l'exécuter avec ordre et méthode.

Mais, il ne faut pas l'oublier, le Ministre propose et l'électeur dispose, et cela en France plus qu'ailleurs, car les Ministres changent plus souvent que les députés.

Dès que le plan fut conçu, il fallut l'exécuter; on ne voulut même pas procéder par séries, classer les lignes d'après une priorité reconnue après enquête.

On commença les travaux lorsque le Ministre des Finances, M. Léon Say, eut fait appel au public par une émission de rente 3 % amortissable. Auparavant la rente perpétuelle avait été le type des emprunts français. Pour remédier à l'impossibilité du remboursement de ces emprunts, le Ministre essaya d'emprunter, selon le mode des Compagnies de chemins de fer, sous la forme d'obligations remboursables à 500 francs.

C'est ainsi, du reste, qu'empruntent les départements français, le Trésor pouvant seul créer les rentes perpétuelles, en vertu de la fiction que l'existence de l'Etat est seule illimitée. Les départements, au contraire, étant censés n'avoir qu'une durée précaire, doivent amortir tous leurs emprunts. Il en est de même des chemins de fer qui, par leur nature commerciale, doivent rembourser tous les capitaux qu'on leur a prêtés, alors même que l'Etat entreprend lui-même la construction des voies [1].

A part la création du nouveau type de rente, rien n'indiquait une modification dans le système des chemins de fer. C'était à titre provisoire que l'Etat avait commencé les travaux de construction, et on n'avait pris aucune détermination pour le mode d'exploitation.

Un projet de loi pour rétrocéder aux grandes Compagnies quelques lignes après leur achèvement reçut un mauvais accueil à la Chambre des députés. Néanmoins, aucune décision n'intervint et, pour sauvegarder les droits de l'Etat, on imagina une exploitation provisoire confiée aux Compagnies, dont les réseaux englobaient les lignes nouvellement ouvertes à

1. Voir, dans *les Finances de la France* de M. de Kaufmann (traduction française, p. 445), le discours prononcé par M. Léon Say, le 7 février 1878.

l'exploitation. L'affermage était en quelque sorte un traité de traction.

Les Compagnies portaient en recette les produits de trafic, et en dépense les frais d'exploitation, limités à un certain maximum; elles bénéficiaient, en outre, d'une prime d'économie, si ce maximum n'était pas atteint, et d'une part éventuelle des recettes nettes.

Si l'exploitation se soldait par un déficit, l'État le prenait en charge.

Ce déficit se produisit sur presque toutes les lignes et vint s'ajouter aux intérêts du capital de premier établissement payé par l'Etat.

Pour toutes les sections ouvertes de 1872 à 1882, le système du fermage fut appliqué, sauf pour deux lignes (60 kilomètres), dans les départements de l'Orne et des Pyrénées-Orientales, qui furent exploitées en régie par les ingénieurs de l'Etat.

Les résultats de l'exploitation provisoire étaient les suivants à la fin de l'année 1883 :

COMPAGNIES EXPLOITANT POUR LE COMPTE DE L'ÉTAT	LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE	DÉFICIT D'EXPLOITATION	
		TOTAL	PAR KILOMÈTRE
Nord	63	41.342	656
Ouest	574	725.673	1.264
Orléans	117	238.348	2.038
Paris-Lyon-Méditerranée	27	49.475	1.832
Midi	10	20.017	2.002
Ensemble	791	1.074.855	1.358
Intérêts du capital de premier établissement à ajouter.		1.126.670	1.425
Insuffisance totale		2.201.525	2.783

L'improductivité des lignes nouvelles rendait impossible leur exploitation par l'Etat, à moins de racheter également les grands réseaux. C'est ainsi que la question du monopole se trouvait liée à la question de l'exploitation des lignes du plan Freycinet.

Comme le montre le tableau de la page 544, la dépense de premier établissement s'élevait : en 1877, à 1.416.400.000; en 1882, à 2.072.300.000; en 1883, à 2.617.600.000; soit 15,2 %, 22,6 %, 22,8 % de la dépense totale.

Pour 1882, ce total de charges pouvait se décomposer ainsi qu'il suit :

Réseaux de Compagnies	1.634.200.000
Lignes du plan Freycinet	462.700.000
Réseau de l'Etat	415.400.000

Mais le chiffre de 462.700.000 n'indique pas le montant exact des sommes dépensées pour les lignes neuves, car il ne comprend que les travaux exécutés sur les lignes achevées; il y a lieu d'ajouter une somme ronde de 500 millions pour les dépenses de lignes en construction.

Ces chiffres montrent les ressources dont l'Etat avait besoin; aussi devait-il arriver fatalement qu'un ralentissement dans les travaux s'imposerait, si une crise quelconque venait modifier la situation des finances. Les dégrèvements votés sur les vins et les sucres, coïncidant avec des augmentations multiples de dépenses, amenèrent cette crise. Elle s'accentua davantage par le déficit causé par le krack de la Bourse de Paris.

Aussi, quand M. Léon Say redevint, en 1882, Ministre des Finances, son programme se résumait-il en trois mots : *pas de rachat*, *pas d'emprunt*, *pas de conversion*.

Jusque-là, le Gouvernement s'était montré hésitant sur la question de monopole, qui paraissait avoir conquis l'opinion publique. M. Léon Say s'y montra nettement hostile. Mais il devançait l'opinion. Dans son projet de budget, on trouvait le germe des principes appliqués plus tard dans les négociations avec les Compagnies.

Ces dispositions bienveillantes pour les grandes Compagnies furent la cause de la chute du Ministère. Le successeur de M. Léon Say chercha d'autres moyens pour équilibrer le budget et, n'en trouvant pas de meilleurs, il déposa à la Chambre un projet de budget rectifié, indiquant la nécessité de négocier avec les grandes Compagnies, pour arriver à en finir avec la question des chemins de fer.

Avant d'aller plus loin, il est bon de rappeler que le Trésor avait dû émettre pour 1.200 millions de rente 3 °/$_0$ amortissable et accroître considérablement sa dette flottante. En l'espace de quatre ans, il avait fallu pourvoir à plus de 1.600 millions de dépenses extraordinaires, dont 70 °/$_0$ apparaissaient au budget des Travaux publics.

De plus, tandis que le premier emprunt (22 décembre 1880) avait été placé au cours de 416,25, l'émission de 1882 fut faite seulement à 396,25. La Bourse, était en effet, mal disposée ; le public était bien plus réservé; l'engouement pour les grands travaux baissait énormément.

Certes, personne ne voulait abandonner le *Grand Programme*. A la Chambre, il y avait encore une majorité pour continuer la construction des lignes même improductives (et cela n'a rien de surprenant, car ces lignes étaient réclamées par les populations, et c'était la nation qui aurait à payer le déficit de ces lignes).

Mais la majorité comprenait qu'il fallait enrayer la progression de la charge du Trésor; un petit groupe même réclama énergiquement l'abandon des idées de monopole. Aussi y eut-il une majorité pour les conventions préliminaires qui devaient amener un accord durable entre l'Etat et les Compagnies.

La précipitation avec laquelle on avait voulu construire les lignes du plan Freycinet avait été une des causes de cet échec; il fallait construire des lignes pour satisfaire les populations, et ces lignes, constituant des tronçons sans cohésion, étaient improductives. Pour y remédier, il fallait les juxta-

poser, les incorporer aux réseaux existants, ou bien racheter toutes les Compagnies. Cette seconde solution n'ayant aucune chance d'être accueillie à la Chambre et au Sénat, il fallait donc s'entendre avec les Compagnies.

Ainsi prenait fin l'épisode intitulée si justement par M. Leygues *isolement des efforts de l'Etat.*

Quelque court qu'eût été cet épisode, il devait néanmoins avoir de graves conséquences et apporter d'importantes modifications aux modalités jusque-là usitées pour le concours financier de l'Etat.

Les différentes combinaisons auxquelles se prêtait ce concours laissaient intact le principe de la participation de l'Etat; mais on en modifiait la forme et l'application.

La base fondamentale de la paix conclue avec les Compagnies par les conventions de 1883 (en supposant qu'on donne le nom de guerre aux essais de monopole restés infructueux) était la suivante : Concession nouvelle aux Compagnies qui s'engageaient à achever le troisième réseau et à exploiter les lignes déjà construites.

On ne pouvait leur laisser la charge entière; on ne pouvait davantage leur accorder une subvention limitée. D'autre part, la loi de 1842 n'imposant à l'Etat que l'infrastructure, n'était pas applicable, car il fallait songer à terminer les lignes en construction[1].

On ne se trouvait pas dans le cas des concessions antérieures.

Il s'agissait de savoir dans quelles proportions les Compagnies contribueraient à des dépenses incombant en principe à l'Etat. Les rôles étaient changés, c'étaient les Compagnies qui allaient accorder des subventions pour l'établissement des lignes que l'Etat s'était engagé à construire.

Sauf pour la Compagnie du Nord, qui consentait à une contribution de 90 millions, et pour la Compagnie d'Orléans, qui fournissait une subvention de 40 millions pour la ligne de Limoges à Montauban, les Compagnies ne promettaient qu'une subvention de 25.000 francs par kilomètre, pour la superstructure des lignes du troisième réseau, et une autre subvention, également de 25.000 francs par kilomètre, pour la fourniture du matériel roulant et de l'outillage de ces lignes. Certes ces subventions étaient peu élevées; mais, avant de les trouver insuffisantes, il fallait prévoir que, sur les lignes neuves, il y aurait sûrement un déficit d'exploitation et que, même, le produit net ne gagerait pas le capital engagé par la Compagnie, si faible qu'il fût.

C'était l'État qui devait payer toutes les autres dépenses du troisième réseau. Aussi, et c'est un des points essentiels des conventions de 1883, l'ancienne dette de garantie, arrêtée avec ses intérêts au 31 décembre 1883, servait-elle à payer la dépense et, d'autre part, tous les capitaux dont l'Etat pouvait avoir besoin étaient avancés par les Compagnies, qui en seraient remboursées au moyen d'annuités.

En d'autres termes, c'est l'Etat qui se charge du service financier des obligations émises pour les travaux des lignes de 1883, au moyen d'annuités coïncidant avec la durée des concessions des Compagnies.

1. Une loi spéciale votée, le 29 juillet 1880, dans le but de terminer les lignes du *Grand Programme*, autorisait le Gouvernement à établir la superstructure des lignes classées.

C'est ainsi qu'en dehors de leurs subventions les dépenses de 1883 n'imposent aucun accroissement de charges aux six grandes Compagnies. Il est, toutefois, entendu que ce remboursement par annuités ne commencerait qu'après remboursement par les Compagnies de la dette de garantie antérieure à 1883 [1].

On voit donc qu'en déduisant de l'évaluation totale de la dépense 2.200 millions [2] (matériel roulant non compris) le chiffre présumé de la subvention des Compagnies et le chiffre arrêté de l'ancienne dette de garantie, on a le chiffre probable des charges nouvelles incombant au Trésor.

Le tableau suivant fait connaître les dépenses qui, payées par les Compagnies, ne donnent pas lieu à réclamation d'annuités.

COMPAGNIES	CONTRIBUTION DE 25.000 FRANCS PAR KILOMÈTRE	REMBOURSEMENT DE L'ANCIENNE DETTE	ENSEMBLE
Nord (contribution globale)...........	90.000.000	»	90.000.000
Est..................................	26.000.000	150.636.551	176.636.551
Ouest................................	41.000.000	160.000.000	201.000.000
Orléans (y compris la subvention de 40 millions)......................	94.000.000	205.398.881	299.398.881
Paris-Lyon-Méditerranée.............	49.000.000	»	49.000.000
Midi.................................	30.000.000	34.387.328	64.387.328
TOTAL...................	330.000.000	550.422.760	880.422.760

La charge effective de l'Etat était ainsi ramenée à 1.320 millions, et celle des Compagnies à 880 millions.

A cette dernière somme il convient d'ajouter les dépenses de matériel roulant, soit 63 millions, pour les lignes terminées, et 214 millions pour les lignes à construire.

Les Compagnies contribuaient donc aux lignes de 1883 pour un total de 1.157 millions, non compris les travaux complémentaires chiffrés chaque année dans la loi de finances.

Quant à l'Etat, il avait à payer aux Compagnies des annuités pour leurs avances. Dans son discours du 16 novembre 1883, M. Raynal a donné une évaluation du développement probable de ces annuités. Elle est reproduite

1. La Compagnie du Nord prit donc complètement à son compte le total des frais des lignes neuves; quant au Paris-Lyon-Méditerranée, il n'avait aucune dette de garantie antérieure à 1883, sauf pour le réseau du Rhône au Mont-Cenis considéré comme un réseau indépendant et auquel ne s'appliquait aucune des stipulations de 1883.

2. La dépense kilométrique étant évaluée à 250.000 francs.

dans le tableau ci-dessous qui fait connaître en même temps les sommes réellement payées jusqu'en 1896 et les paiements prévus depuis cette date.

Annuités de l'État pour les travaux des lignes de 1883.

ANNÉES	PRÉVISIONS DE M. RAYNAL EN 1883	ANNUITÉS PAYÉES	ANNUITÉS PRÉVUES AU BUDGET
1885....................	3.500.000	2.700.000	»
1886....................	7.500.000	6.000.000	»
1887....................	12.500.000	9.476.000	»
1888....................	20.000.000	10.000.000	»
1889....................	27.000.000	12.500.000	»
1890....................	35.000.000	13.355.000	»
1891....................	43.000.000	16.195.000	19.335.000
1892....................	51.000.000	18.665.000	19.335.000
1893....................	57.000.000	22.327.000	22.335.000
1894....................	60.000.000	23.500.000	23.500.000
1895....................	65.000.000	28.500.000	28.500.000
1896....................	65.000.000	29.500.000	29.500.000
1897....................	65.000.000	30.500.000	30.500.000
1898....................	65.000.000	37.000.000	28.000.000 (1)
1899....................	65.000.000	»	30.000.000
1900 (Projet de budget)...	65.000.000	»	32.700.000

Pour expliquer le grand écart qui existe entre les prévisions du Ministre et les annuités effectivement payées, il faut remarquer qu'en 1883 on avait manifesté l'intention d'exécuter tous les travaux en dix ans, selon les engagements pris en 1879 ; il semblait donc qu'en 1895 on aurait atteint le chiffre maximum d'annuités.

Mais ce programme de dix ans ne fut pas suivi (on en a vu les causes au chapitre XIV), et les Compagnies durent ralentir les travaux dans l'intérêt des finances publiques.

Les Compagnies ont leurs crédits de travaux limités : la loi de finances fixe chaque année un maximum pour les travaux complémentaires et indique, d'autre part, les lignes nouvelles sur lesquelles les travaux peuvent commencer.

Ces travaux sont autorisés par décret du Ministre des Travaux publics, délibéré en Conseil d'Etat[2].

Les relevés de travaux avec pièces justificatives sont successivement soumis à l'examen des contrôles technique et financier.

1. **Note du Traducteur.** — Ce crédit a été relevé de 9.000.000 par la loi du 23 décembre 1898.
2. Actuellement, c'est une décision ministérielle qui autorise les travaux complémentaires ; néanmoins, le Ministre prend toujours l'avis du Conseil d'État.

Après avoir déterminé la manière de procéder à l'achèvement du réseau, les conventions de 1883 ont fixé le mode d'exploitation des lignes nouvelles pour les Compagnies.

On a maintenu le système des conventions antérieures, qui peut se résumer de la manière suivante :

Déduire du montant des dépenses d'exploitation le produit net des anciennes lignes et réclamer le surplus à l'Etat, à titre d'avances.

Comme dans les conventions antérieures, qui limitaient la garantie aux dépenses de certaines lignes, l'Etat ne garantit au Nord qu'un capital de 223.500.000 francs et au P.-L.-M. qu'un capital de 626 millions, et encore cette garantie ne peut-elle être réclamée que jusqu'en 1914[1].

De plus, les charges garanties ne sont plus calculées d'après un taux forfaitaire, mais d'après les dépenses réelles.

Dans les quatre autres Compagnies, l'Est, l'Ouest, l'Orléans et le Midi, le déversoir cesse d'exister, et on fait masse des recettes et des dépenses de l'ancien et du nouveau réseau.

Ayant déjà examiné au chapitre XIII[2] les raisons de cette unification des réseaux, il suffit de l'indiquer ici, car la question de la garantie d'intérêts sera examinée en détail en étudiant plus loin la date d'expiration de la garantie du Trésor.

Cette question, vivement et longtemps controversée, est maintenant tranchée par un arrêt du Conseil d'Etat. On peut la résumer ainsi :

Nord	1914
P.-L.-M	1914
Ouest	1934
Est	1935
Orléans	jusqu'à la fin de la concession.
Midi	jusqu'à la fin de la concession.

Chaque Compagnie a deux comptes généraux, le compte d'établissement et le compte d'exploitation (ou compte de l'exploitation complète). On a créé un compte provisoire dit : *Compte de l'exploitation partielle*, pour les lignes nouvelles de 1883 en construction. Le produit net du compte de l'exploitation complète sert tout d'abord, avec les annuités de l'Etat, à couvrir la dépense du service financier des obligations et le surplus à payer aux actionnaires le dividende minimum. L'excédent, s'il y en a un, vient en déduction du déficit du compte de l'exploitation partielle. Si ce déficit n'est pas couvert, l'insuffisance vient s'ajouter aux dépenses de construction des nouvelles lignes pendant la période de construction.

Par des conventions successivement approuvées de 1889 à 1892, le compte de l'exploitation partielle a été supprimé ou modifié. Actuellement la période d'imputation à ce compte a été limitée soit à la période de construction proprement dite, soit à un nombre d'années déterminé.

1. Dans le cas de construction des lignes concédées à titre éventuel, la garantie peut s'appliquer à un capital de 649.000.000 francs.

2. Voir page 290.

Le point essentiel des conventions de 1883 est qu'en cas d'insuffisance des recettes pour couvrir toutes les charges augmentées du revenu réservé aux actionnaires, l'Etat doit verser le montant de cette insuffisance à titre de garantie d'intérêts.

Si le produit net dépasse le revenu réservé aux actionnaires, l'excédent est affecté au remboursement des avances faites et de leurs intérêts simples à 4 °/₀. Les excédents libres, quand il s'en produira, seront employés à compenser les insuffisances constatées ou prévues des lignes en exploitation partielle.

Les excédents libres, qui ne seront pas nécessaires pour couvrir les insuffisances des lignes en exploitation partielle, appartiendront aux actionnaires. Mais, lorsque le revenu net dépassera le dividende réservé, l'excédent sera partagé à raison d'un tiers pour la Compagnie et de deux tiers pour l'Etat.

On voit donc qu'en compensation des dépenses d'établissement qu'il a prises à sa charge l'Etat se réserve la part du lion, lors du partage des bénéfices.

Comme on supprimait la clause d'un revenu réservé à l'ancien réseau ; comme on abandonnait le taux forfaitaire de 4,65 °/₀ pour le calcul de la garantie; comme le prélèvement de 1,10 °/₀ du déversoir était rayé des stipulations nouvelles, les actionnaires se trouvaient frustrés de l'espoir d'avoir un jour un dividende supérieur au dividende réservé. Ils devaient renoncer à tout bénéfice supplémentaire jusqu'au complet remboursement de la dette envers l'Etat.

De plus, en abaissant le dividende maximum, l'époque du partage avait été rapprochée, en même temps que la part attribuée aux actions était diminuée. Enfin, on avait abaissé légèrement le chiffre du dividende minimum pour trois Compagnies : celui du P.-L.-M. subissait une notable réduction ; mais par contre, ceux de l'Ouest et du Midi avaient été relevés pour tenir compte de la marche ascensionnelle de leurs recettes pendant les dernières années; le tableau ci-après montre les différents dividendes prévus dans les conventions successivement passées avec les Compagnies.

COMPAGNIES	DIVIDENDE moyen attribué 1879-1883	DIVIDENDE réservé par les conventions de 1859			DIVIDENDE garanti par les conventions de 1883	DIVIDENDE avant partage d'après les conventions		SOMMES TOTALES attribuées par les conventions de 1883	
		1859	1868-1869	1875		de 1859-1875	de 1883	pour le dividende réservé	pour le dividende avant partage
Nord	73,80	50,00	50,00	55,35	54,10	89,10	88,50	28.400.000	46.462.500
Est	33,50	36,00	30,00	36,20	35,50	54,20	50,50	20.750.000	29.500.000
Ouest	35,40	36,00	30,00	36,75	38,50	61,70	50,00	11.550.000	15.000.000
Orléans	56,30	70,00	51,80	56,10	56,00	88,30	72,00	33.600.000	43.200.000
P.-L.-M.	64,00	46,00	47,00	61,55	55,00	78,50	75,00	44.000.000	60.000.000
Midi	40,00	35,00	35,00	45,35	50,00	68,00	60,00	12.500.000	15.000.000
Ensemble								150.800.000	209.162.500

Ainsi, les conventions de 1883, comme les conventions antérieures, ont respecté les situations acquises : elles ont conservé le principe de la fixité de dividendes, maintenu la garantie d'intérêts des obligations en faisant disparaître le taux conventionnel de 5,75 °/₀ devenu excessif, et en supprimant les bénéfices que tiraient les Compagnies de l'écart entre ce taux forfaitaire et le taux des dépenses réelles.

Pour mieux préciser la charge du Trésor, les conventions ont arrêté le capital de premier établissement des lignes en exploitation à la fin de 1883; de plus, l'imputation des travaux complémentaires au compte d'établissement et les dépenses de construction des lignes neuves sont autorisées sans limites, sous réserve que les maxima de ces dépenses seront fixés annuellement dans la loi de finances.

Mais, pour connaître la charge maximum de la garantie de l'Etat, cette base d'évaluation, toute régulière qu'elle soit, serait insuffisante ; car il ne s'agit pas seulement des lignes pour lesquelles le capital total n'exigera pas une garantie d'intérêts.

Les conventions ont aussi prévu qu'en outre des travaux complémentaires, le capital des lignes achevées serait majoré des sommes dépensées pour le remboursement de l'ancienne dette. Ces sommes n'étaient pas, en effet, imputées au compte des lignes neuves qui, cependant, en avait bénéficié; elles étaient, par contre, portées au crédit du compte de l'ancienne dette.

Cette stipulation pouvait avoir des conséquences très importantes et accroître éventuellement les demandes de garantie; et il en serait ainsi jusqu'à la rentrée définitive du nouveau réseau dans le compte unique d'établissement des réseaux.

D'un autre côté, en créant le compte dit de l'exploitation partielle, on avait eu pour but de diminuer les garanties pendant les années devant suivre les conventions.

Ce compte de l'exploitation partielle n'était pas une innovation. Il était d'usage, en effet, de porter à l'établissement les intérêts de capitaux dépensés pendant la période de construction. Mais, si utile que fût cette stipulation, elle ne constituait pas un des éléments essentiels des conventions de 1883. Aussi des traités ultérieurs de 1889 à 1892 ont-ils supprimé ces comptes[1], dès qu'on se fut aperçu de leur développement rapide, par suite du déficit des lignes nouvelles.

Il y avait là un danger d'autant plus grand que la construction des lignes était plus lente qu'on ne l'avait prévu en 1883.

D'après la marche des travaux, l'achèvement des lignes de 1883 ne paraissait pas probable avant 1906[2]; aussi ce retard avait-il pour résultat d'allonger la période de construction et, en ajoutant les déficits d'exploitation aux dépenses de construction, on gonflait le compte de premier établissement.

1. Consulter chapitre XIV, pages 356, 357 et suiv.
2. Consulter chapitre XIV, pages 371 et 372.

Par les tableaux insérés au bas des pages 562, 563 et 564, on voit que la surcharge moyenne annuelle résultant des lignes inscrites au compte de l'exploitation partielle dépasse le chiffre de 30 millions pour la période 1884-1889. Cet accroissement de capital de premier établissement de lignes par elles-mêmes improductives aurait eu, non seulement un contrecoup sur la garantie d'intérêts, mais aurait eu pour effet d'augmenter, jusqu'en fin de concessions, la charge annuelle des Compagnies.

Pour y remédier, on a négocié les conventions de 1889 à 1892, qui eurent pour effet de rendre obligatoire un remaniement complet des comptes des Compagnies.

Car l'Etat, voulant restreindre au minimum les conséquences funestes des comptes de l'exploitation partielle, devait rejeter de ces comptes toutes les dépenses qui pouvaient s'appliquer au compte de l'exploitation complète.

Comme nous venons de l'expliquer, nous avons donné, dans le chapitre XIV, page 361, les déficits du compte de l'exploitation partielle rectifiés et vérifiés d'après le rapport de la Commission du budget de 1896, et afin de montrer l'importance de la modification opérée dans le compte de l'exploitation partielle, nous donnons ici le chiffre des déficits tels qu'ils auraient été sans les conventions de 1889-1892.

En ce qui concerne la Compagnie du Nord, il ne faut pas oublier que cette Compagnie, d'après les conventions de 1883, n'avait eu à supporter

ANNÉES	LONGUEUR D'EXPLOITATION	COMPAGNIES						ENSEMBLE
		NORD	EST	OUEST	ORLÉANS	P.-L.-M.	MIDI	
1884...	Longueur totale....	466	205	378	290	1.776	178	3.293
	— moyenne.	465	205	348	212	1.563	93	2.946
	Déficit........	4.549.000	1.435.387	2.884.410	760.958	17.263.000	1.308.000	28.200.755
1885...	Longueur totale....	467	330	534	509	2.120	108	4.068
	— moyenne.	466	330	470	394	1.991	108	3.759
	Déficit........	5.088.000	1.801.448	4.566.249	3.285.302	17.517.500	1.392.254	33.650.753
1886...	Longueur totale....	»	601	598	745	2.164	108	4.216
	— moyenne.	»	601	570	590	2.138	108	4.006
	Déficit........	»	2.767.162	4.575.133	6.195.678	19.504.400	3.554.472	36.596.845
1887...	Longueur totale....	»	715	684	881	2.219	228	4.727
	— moyenne.	»	715	638	791	2.191	177	4.512
	Déficit........	»	2.945.585	4.643.502	8.157.495	20.170.600	4.654.085	40.571.267
1888...	Longueur totale....	89	715	820	929	2.561	416	5.530
	— moyenne.	89	715	753	899	2.467	338	5.261
	Déficit........	66.000	2.623.369	5.435.468	9.446.823	19.327.473	4.783.335	41.682.468
1889...	Longueur totale....	89	761	963	988	1.562	389	4.752
	— moyenne.	89	761	888	968	1.507	342	4.555
	Déficit........	913.000	3.169.604	7.181.519	10.791.085	11.186.019	1.054.306	34.295.533
	TOTAL (1884-1889)....	10.616.000	14.742.555	29.286.281	38.637.361	104.968.992	16.746.452	214.997.641

qu'une part relativement faible de la charge des nouvelles lignes. Aussi n'était-il pas nécessaire de conclure avec cette Compagnie une convention supplémentaire[1], relativement au compte de l'exploitation partielle, car non seulement cette Compagnie n'avait jamais fait appel à la garantie d'intérêts, mais encore elle pouvait donner à ses actionnaires un peu plus que le dividende minimum.

Mais, pour les autres Compagnies, le résultat à attendre des nouvelles conventions est excellent. Il commence pour la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée; l'effet en remonte à l'année 1889;

Pour les Compagnies de l'Est, de l'Ouest et du Midi, à 1890;

La Compagnie d'Orléans, dont la convention n'a été signée que le 10 décembre 1891, est la dernière à bénéficier des résultats.

Ce qu'il faut retenir, c'est que les déficits des nouvelles lignes jusqu'à la fin de 1893 ont majoré de 315.000.000 francs leur capital de premier établissement; et cette charge, bien qu'elle grève tout d'abord la garantie d'intérêts, est cependant, en définitive, supportée par la Compagnie; car la clause du compte de l'exploitation partielle n'a rien changé à ce principe formel : Faire supporter par la Compagnie seule la totalité des risques de l'exploitation.

Années	Longueur d'exploitation	Compagnies						Ensemble
		Nord	Est	Ouest	Orléans	P.-L.-M.	Midi	
	Report	10.616.000	14.742.555	29.286.281	38.637.361	104.968.992	16.746.452	214.997.641
1890	Longueur totale	89	68	685	930	1.670	330	3.745
	— moyenne	89	68	669	922	1.602	323	3.673
	Déficit	764.000	484.298	4.238.734	10.281.574	11.288.393	2.885.854	29.942.853
1891	Longueur totale	89	124	737	1.133	1.397	59	3.539
	— moyenne	89	80	692	994	1.315	40	3.210
	Déficit	1.103.000	590.746	3.149.427	11.816.523	9.421.833	820.090	26.901.619
1892	Longueur totale	102	144	331	1.035	1.196	22	2.830
	— moyenne	104	80	298	1.024	1.196	8	2.710
	Déficit	1.062.000	816.405	1.320.118	10.287.995	6.353.525	789.248	20.626.291
1893	Longueur totale	129	26	217	1.057	981	91	2.501
	— moyenne	120	20	155	887	936	23	2.141
	Déficit	1.100.000	122.991	1.433.628	9.745.109	2.608.200	1.298.924	16.308.852
1894	Longueur totale	178	»	197	1.145	456	»	1.976
	— moyenne	162	»	145	1.001	401	»	1.709
	Déficit	1.358.000	»	1.062.253	10.093.764	1.058.209	»	13.572.226
	Total (1890-1894)	5.387.000	2.014.440	11.204.160	52.224.965	30.730.150	5.794.116	107.354.841
	Total du déficit (1884-1894)	15.963.000	16.756.995	40.490.441	91.862.326	135.699.142	22.540.628	322.352.482

1. **Note du Traducteur.** — Une convention spéciale supprimant le compte de l'exploitation partielle de la Compagnie du Nord est actuellement en préparation.

L'exécution des conventions de 1883 et, en particulier, leur répercussion sur les finances publiques, ont été déjà exposées en détail au chapitre XIV; nous pouvons donc nous borner ici à reproduire quelques résultats principaux, tels qu'ils figurent aux statistiques officielles[1].

Suite du tableau de la page 563.

ANNÉES	LONGUEUR D'EXPLOITATION	COMPAGNIES						ENSEMBLE
		NORD	EST	OUEST[2]	ORLÉANS	P.-L.-M.	MIDI	
	Report	15 963.000	16.756.995	40.490.441	91.862.326	135.699.142	22.540.568	322.352.482
1895	Longueur totale	217	8	57	1.079	487	6	1.854
	— moyenne	191	4	50	1.079	464	4	1.792
	Déficit	1.807.000	84.566	668.415	8.679.088	1.165.809	35.804	12.440.682
1896	Longueur totale	224	23	231	1.079	465	61	2.083
	— moyenne	213	9	123	1.079	416	20	1.860
	Déficit	3.051.000	254.195	859.832	9.471.041	1.179.188	113.626	14.928.882
1897	Longueur totale	224	»	164	834	480	105	1.807
	— moyenne	224	»	164	834	417	15	1.654
	Déficit	3 108.000	»	1.062.562	6.255.482	386.665	125.386	10.938.095
1898	Longueur totale	224	»	165	888	118	98	1.493
	— moyenne	224	»	147	845	107	53	1.396
	Déficit	3.239.000	»	963.915	5.117.632	422.172	25.252	9.767.971
	TOTAL (1895-1898)	11.205.000	338.761	3.554.724	29.523.243	3.153.834	300.068	48.075.630
	TOTAL (1884-1898)	27.168.000	17.095.756	44.045.165	121.385.569	138.852.976	22.840.636	370.428.112

1. **Note du Traducteur.** — Il faut observer, toutefois, que la revision des comptes des Compagnies modifiera beaucoup de chiffres cités. On peut le constater par les lignes du compte de l'exploitation partielle.

Les chiffres qui apparaissent dans les trois tableaux sont ceux qui résultent des comptes arrêtés par le Ministre des Travaux Publics à l'exception de ceux afférents aux derniers exercices pour lesquels la vérification des comptes n'est pas encore terminée.

2. **Note du Traducteur.** — A partir de l'exercice 1894 on a déduit des chiffres portés à la statistique ministérielle les charges de la section de Grenelle au Champ de Mars en reconstruction et celles de la section du Champs de Mars aux Invalides en construction qui s'élèvent :

Pour l'exercice	1894, à............	295.000 francs
—	1895, à............	402.000 —
—	1896, à............	546.000 —
—	1897, à............	763.000 —
—	1898, à............	954.000 —

Participation de l'État aux frais de premier établissement des lignes d'intérêt général (*Suite du tableau donné page* 544).

ANNÉES [1]	FRAIS D'ÉTABLISSEMENT DES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL [2]				FRAIS D'ACQUISITION DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT	TOTAL DES FRAIS D'ÉTABLISSEMENT DES LIGNES D'INTÉRÊT GÉNÉRAL
	ÉTAT	SUBVENTIONS LOCALES	COMPAGNIES	TOTAL		
1	2	3	4	5	6	7
	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs
1884..........	2.577.264	120.144	9.027.156	11.724.564	548.872	12.273.436
1885..........	2.791.978	125.593	9.213.661	12.131.232	593.871	12.725.103
1886..........	2.963.253	132.118	9.340.816	12.436.187	643.545	13.079.732
1887..........	3.139.797	121.094	9.490.997	12.751.888	660.711	13.412.599
1888..........	3.305.449	114.872	9.650.176	13.070.497	672.377	13.742.874
1889..........	3.443.165	125.499	9.796.141	13.364.805	686.726	14.051.531
1890..........	3.483.519	127.662	9.959.643	13.570.824	699.821	14.270.645
1891..........	3.694.269	135.433	10.130.068	13.959.770	707.781	14.667.551
1892..........	3.870.874	148.696	10.176.824	14.196.394	711.552	14.907.946
1893..........	4.016.023	155.404	10.305.976	14.477.403	725.922	[3]) 15.203.325
1894..........	4.079.699	161.370	10.456.603	14.697.672	740.266	15.437.938
1895..........	**4.152.059**	**165.067**	**10.534.687**	**14.851.813**	**745.807**	**15.597.620**
1896..........	**4.239.457**	**167.224**	**10.634.522**	**15.041.203**	**753.488**	**15.794.691**
1897..........	**4.293.870**	**174.429**	**10.722.960**	**15.190.259**	**772.923**	**15.973.182**
1898..........	**4.339.279**	**179.795**	**10.797.898**	**15.316.972**	**780.884**	**16.097.856**

Quelques remarques explicatives sont indispensables, car les chiffres des colonnes 2 et 3 diffèrent de 116 à 120 millions des totaux figurant dans les tableaux correspondants des statistiques officielles. Cette différence provient d'abord de ce que les frais du réseau de l'Etat sont pris à part; puis ensuite du mode de calcul adopté par la statistique française et que nous ne pouvons pas adopter. C'est ainsi que, dans les frais du réseau de l'Etat, on ne fait pas entrer les subventions locales, représentant, en 1893, plus de 17 millions, et puisque, dans le tableau ci-dessus, les frais du réseau de l'Etat sont absolument mis à part, il faudrait rechercher aussi le montant des subventions locales. En outre, on fait également figurer parmi ces frais une somme de 100.946.000 francs pour les lignes que l'Etat a échangées avec la Compagnie d'Orléans en 1883. Au tableau 10 des *Documents principaux de statistique*

1. Pour 1890-1898, d'après la *Statistique des chemins de fer français*, *Documents principaux*, tableau 10 ; pour les autres années, d'après les *Documents divers* de 1890, Ire partie, tableau 20 (à la fin duquel se trouve un résumé qui modifie un peu les chiffres connus jusqu'alors pour 1888 et 1889); et d'après l'*Annuaire statistique de la France*.

2. Y compris les chemins de fer de la Corse (296 kilomètres), désignés comme chemins de fer non concédés, et une petite ligne secondaire (32 kilomètres), construite pour le compte de l'Etat (Saint-Georges-de-Commiers à La Mure). Les frais d'établissement de ces chemins de fer se sont élevés à 87.393.170 francs en 1894, dont 2.164.888 fournis par des subventions locales; le reste est en totalité à la charge de l'Etat. Il y a lieu d'observer qu'une économie de 1.674.608 francs sur la construction a été réalisée par la Compagnie des chemins de fer départementaux, qui exploite à bail le réseau de Corse.

3. Les documents principaux, par suite d'une erreur d'addition, donnent à la fin du tableau 10, colonne 11, comme total la somme de 15.213.300.000 francs.

elle figure parmi les subventions, et dans le tableau 20 des *Documents divers* elle figure, au contraire, dans les dépenses de la Compagnie. Il fallait, en toute hypothèse, la distraire des sommes dépensées par la Compagnie.

En déterminant les frais d'établissement du réseau de l'Etat, il faut porter ces 100.900.000 au compte des dépenses de l'Etat, et il est de toute impossibilité de les considérer comme une contribution particulière; car l'Etat, pour les lignes qu'il a échangées, en a donné d'autres, dont les frais de premier établissement ne figurent nulle part dans ceux de son réseau. C'est ce que M. Terrier, rapporteur du budget du réseau de l'Etat pour 1892, avait déjà fait observer et ce que confirme le paiement à la Compagnie d'Orléans[1] d'annuités pour les lignes échangées.

ANNÉES	PROPORTION DE LA PARTICIPATION DE L'ÉTAT AUX DÉPENSES DE PREMIER ÉTABLISSEMENT			PART DE L'ÉTAT Y COMPRIS LES FRAIS D'ACQUISITION DU RÉSEAU DE L'ÉTAT
	ÉTAT	SUBVENTIONS LOCALES	COMPAGNIES	
	0/0	0/0	0/0	0/0
1884	22,0	1,0	77,0	25,5
1885	23,0	1,0	76,0	26,6
1886	23,8	1,1	75,1	27,6
1887	24,6	1,0	74,4	28,3
1888	25,3	0,9	73,8	28,9
1889	25,8	0,9	73,3	29,4
1890	25,7	0,9	73,4	29,3
1891	26,5	1,0	72,5	30,0
1892	27,3	1,0	71,5	30,7
1893	27,7	1,1	71,2	31,2
1894	27,8	1,1	71,1	31,2
1895	28,0	1,1	70,9	31,4
1896	28,2	1,1	70,7	31,6
1897	28,3	1,1	70,6	31,7
1898	28,3	1,2	70,5	31,8

L'Etat a donc dépensé, de 1883 à 1893, pour les chemins de fer concédés, 2 milliards, et sur son propre réseau, déduction faite des subventions locales, 213.300.000. Il n'a pas eu à fournir lui-même la plus grande partie de ces 2 milliards, les 380.000.000 représentant les remboursements de l'ancienne dette de garantie, et les 1.620.000.000 du surplus ont été réalisés au moyen d'obligations des Compagnies. Le fait que le pourcentage de la participation de l'Etat aux frais d'établissement est allé en progressant à l'inverse de la participation des Compagnies n'a rien de surprenant. C'est la conséquence même des conventions de 1883, car, en éva-

1. Les différents tableaux de la *Statistique officielle* ne donnent, du reste, pas toujours des sommes identiques; c'est ainsi, par exemple, que le tableau 10 des *Documents principaux* de 1890 fournit, pour la totalité des frais d'établissement de cette même année, la somme de 14.270.600.000, dont nous nous sommes servis, et le tableau 20 des *Documents divers*, parus un peu plus tard, donne, au contraire, 14.243.300.000 francs.

luant les frais d'établissement à 250.000 francs par kilomètre, les Compagnies n'entendaient y contribuer que pour 25.000 francs, et le surplus retombait à la charge de l'Etat. Cette variation du pourcentage aurait été encore plus sensible, si les Compagnies n'avaient pas eu à terminer la plus grande partie des lignes des concessions de 1875 entièrement à leur charge.

Dans l'avenir, la part de l'Etat aux frais de premier établissement pourra devenir encore plus forte et même dépasser 30 %. La participation de l'Etat serait donc d'un tiers, proportion que l'on constate déjà actuellement, du reste, si l'on tient compte de la totalité des dépenses du réseau de l'Etat. L'importance, au point de vue financier, de cette progression du pourcentage n'est pas à négliger, si l'on considère que 1 % des frais d'établissement, d'après la situation de 1893, représente une somme de 152 millions. Donc, pour le budget général de l'Etat, en calculant à 4 % l'intérêt et l'amortissement, la majoration de 10 % représente, pour chaque année, un surcroît de charges de près de 6.080.000 francs.

Des 2 milliards dépensés jusqu'ici pour le compte de l'Etat, il n'y a que 1.620 millions dont les charges financières grèvent le budget de l'Etat; les 380 millions du surplus ont diminué l'ancienne dette de garantie et augmenté, par contre, les charges des Compagnies; ils pèsent provisoirement, il est vrai, sur la garantie d'intérêts; mais cependant leur service financier doit être couvert par les produits de l'exploitation ou par le domaine privé des Compagnies.

Dépenses d'établissement des six grandes Compagnies pour l'année 1893.

COMPAGNIES	DÉPENSES DES COMPAGNIES	DÉPENSES DE L'ÉTAT	SUBVENTIONS LOCALES	ENSEMBLE
	francs	francs	francs	francs
Nord	1.387.426.000	80.423.821	19.046.558	1.486.896.379
Est	1.318.050.000	650.108.205	16.375.584	1.984.533.789
Ouest	1.417.999.035	702.851.009	54.003.481	2.174.853.525
Orléans	1.379.670.000	1.149.083.086	17.656.337	2.546.409.423
P.-L.-M.	3.489.010.904	869.401.649	23.435.535	4.381.848.088
Midi	951.147.206	438.080.762	2.336.684	1.391.564.652
Paris-Ceinture	80.902.321	18.321.487	7.415.983	106.639.791
Ensemble	10.024.205.466	3.908.270.019	140.270.162	14.072.745.647
Rhône au Mont-Cenis	89.906.203	26.222.460	»	116.128.663
Total général pour 1893	10.114.111.669	3.934.492.479	140.270.162	14.188.874.310
— pour 1882	8.328.286.828	1.634.228.519	31.612.393	9.994.127.740
— pour 1859	3.603.779.000	783.530.000	11.370.000	4.398.679.000

Ce tableau montre la situation, à la fin de 1892, du capital d'établissement des six grandes Compagnies.

Dans la période de vingt-quatre ans, depuis 1859 jusqu'à 1882, la totalité des frais d'établissement des six grandes Compagnies avait augmenté de 5.595.400.000 francs, soit une dépense moyenne annuelle de 243.280.000 francs.

Dans la période de onze années, depuis 1883 jusqu'à 1893 [1], l'augmentation avait été de 4.194.700.000 francs, soit une dépense moyenne annuelle de 381.341.000 francs.

La contribution de l'Etat, après avoir été de 17,8 % en 1859, s'abaissa à 16,4 % en 1882, pour remonter ensuite jusqu'à 27,6 %.

La participation de l'Etat à la construction des réseaux secondaires d'intérêt général est fort peu importante.

A part les lignes exploitées par les Compagnies fermières et dont les dépenses de construction sont chiffrées plus haut [2], les lignes du Médoc seules ont bénéficié d'une subvention de l'Etat.

Pour les lignes nouvelles concédées aux trois Compagnies suivantes : Economiques, Départementaux, Sud de la France, le Trésor n'a donné aucune subvention en capital.

	Francs.
A la fin de 1893, le total des dépenses d'établissement des réseaux secondaires s'élevait à	208.484.139

ainsi réparti :

Capitaux des Compagnies	200.864.780
Subventions locales	2.969.359
Subvention de l'Etat pour la ligne du Médoc	4.650.000

Par contre, l'Etat avait encaissé 926.000 francs de subventions locales pour la construction des lignes du Sud de la France.

Nous avons déjà indiqué, au chapitre XIV, l'influence de la garantie d'intérêts.

On a également vu plus haut les effets de la clôture du compte de l'exploitation partielle et constaté qu'il avait été constamment en augmentant; il suffit donc d'étudier la situation de la nouvelle dette de garantie à la fin de 1893.

1. **Note du Traducteur.** — Pour l'année 1898, la situation des dépenses d'établissemen des six grandes Compagnies ressort à :

Capitaux des Compagnies	10.594.349.832 francs, soit	70,56 %
Subvention locale	171.735.024	1,15 »
Participation de l'État	4.246.786.586	28,29 »
Ensemble	15.012.871.442	100

2. Voir page 565, note 2.

Situation de la dette de garantie au 31 décembre 1893.

COMPAGNIES		CAPITAL	INTÉRÊTS	ENSEMBLE
Est	Avances de l'État	90.711.086	14.575.948	105.287.034
	Remboursements de la Compagnie	580.546	156.382	736.928
	Reste fin 1893	90.130.540	14.419.566	104.550.106
Ouest		94.817.950	18.553.193	113.371.143
Orléans		104.598.506	20.027.605	124.626.111
P.-L.-M.	Avances de l'État	39.768.241	7.781.774	47.550.015
	Remboursements de la Compagnie	1.651.123	3.737.603	5.388.726
	Reste fin 1893	38.117.118	4.044.171	42.161.289
Midi		110.326.022	17.177.760	127.503.782
Ensemble des grandes Compagnies.	Avances de l'État	440.221.805	78.116.280	518.338.085
	Remboursements des Compagnies	2.231.669	3.893.985	6.125.654
	Reste fin 1893	437.990.136	74.222.295	512.212.431
Rhône au Mont-Cenis.	Avances de l'État	52.838.324	25.568.120	78.406.444
	Remboursements de la Compagnie	2.823.283	1.473.263	4.296.546
	Reste fin 1893	50.015.041	24.094.857	74.109.898
Sud de la France		6.355.000	493.227	6.848.227
Cie des Chemins de fer départementaux		2.238.238	100.590	2.338.828
Société des Chemins de fer économiques		873.399	23.627	897.026
Ensemble pour les lignes d'intérêt général	Avances de l'État	502.526.766	104.301.844	606.828.610
	Remboursements de la Compagnie	5.054.952	5.367.248	10.422.200
	Reste fin 1893	497.471.814	98.934.596	596.406.410

Le chiffre de 512.212.431 représente, pour les grandes Compagnies, le total de la nouvelle dette de garantie depuis 1884 ; l'ancienne dette a été remboursée en travaux ou en avances pour les constructions de lignes neuves.

La dette des trois réseaux secondaires remonte à leur ouverture, vers 1890. Pour le Rhône au Mont-Cenis, les avances ont commencé en 1863 et n'ont pas cessé d'accroître la créance de l'Etat. On voit aussi que, seuls, l'Est et le Paris-Lyon-Méditerranée ont fait quelques remboursements, de montant, il est vrai, peu élevé[1].

Mais il faut dire un mot de la situation des réseaux secondaires[2] par rapport à l'ensemble du réseau.

En stipulant la fusion de 1859, l'Etat ne se préoccupait nullement des Compagnies secondaires. Plus tard, avec le développement du réseau et en présence des réclamations des populations, on vit surgir les petites Compagnies. L'accroissement de trafic qui suivit les traités de commerce de 1860 imposait la création de nouvelles lignes. C'est ainsi qu'on concéda, en 1859, les lignes de Lyon à la Croix-Rousse et de Lille à Béthune.

Pendant la période décennale suivante, on concéda de 1860 à 1861, trente-deux lignes nouvelles (1.709 kilomètres) et dix-sept lignes (1.745 kilomètres) en 1868.

Les grandes Compagnies refusaient l'incorporation dans leur réseau de la plupart de ces lignes, dont la situation géographique formait parfois un ensemble indépendant. On les concéda alors à des petites Compagnies (les Charentes en 1862, la Vendée en 1863).

En 1868, il y eut une éclosion de nouvelles Compagnies secondaires; en 1869, on constitua la Compagnie du Nord-Est, 302 kilomètres, puis, en 1870, les Compagnies de Saint-Nazaire au Croisic, de Bressuire à Poitiers, d'Orléans à Châlons, et, en 1872, celle de Clermont à Tulle[3].

Après la guerre de 1870, pour satisfaire davantage les populations, on accorda trois nouvelles concessions : Picardie-Flandre (43 kilomètres) ; Alais au Rhône (59 kilomètres) et Angoulême à Marmande (183 kilomètres).

Aussi, à la fin de 1875, pouvait-on compter trente-quatre petits réseaux d'une étendue totale de 3.424 kilomètres, dont 1.804 en exploitation.

Aucune de ces Compagnies ne jouissait de la garantie d'intérêts, et l'Etat se montrait, pour les subventionner, d'une parcimonie d'autant plus grande que leur concession coïncidait avec l'époque où, de tous côtés, on réclamait de nouvelles lignes.

En fait, l'Etat n'a guère dépensé pour ces chemins de fer plus de 51 millions. Cette somme figure aujourd'hui dans les frais de premier établissement du réseau de l'Etat. Les Compagnies secondaires d'intérêt général avaient ainsi une situation *à côté;* leur existence constituait une anomalie dans l'organisation des voies ferrées.

Tant que les grands réseaux ne subissaient aucune concurrence ou que l'Etat, par des avances de garantie, n'en éprouvait pas le contre-coup, on pouvait seulement se demander si les petites Compagnies pourraient vivre avec leurs seules ressources ? Sinon (et c'est ce qui devait arriver), qu'adviendrait-il ?

1. Consulter, pour les remboursements, chapitre XIV, p. 351, note 3.
2. Voir aussi, chapitres VI et IX, l'historique de ces Compagnies, et chapitre XIV leur situation actuelle au point de vue concession, étendue et exploitation.
3. Chapitre VI, p. 95.

Pour les petites lignes voisines des grands réseaux, la solution était très simple : c'était le rachat ou l'affermage par les grandes Compagnies. Mais, pour que ce procédé, appliqué plusieurs fois par le Nord, l'Est, le Paris-Lyon-Méditerranée, fût possible, il fallait que la grande Compagnie reconnût à la petite ligne une productivité suffisante.

Dans le cas contraire, la grande Compagnie se refusait à gaspiller ses capitaux, et c'était l'Etat qui devait lui imposer des incorporations, par suite de la faillite des petites Compagnies secondaires.

Les conventions de 1883 facilitèrent ces fusions par l'autorisation donnée aux grandes Compagnies de porter en dépenses les déficits d'exploitation des lignes rattachées ou, en d'autres termes, par la garantie du déficit de ces lignes.

Grâce à cette manière de procéder, l'Etat reconnaissait implicitement que les réseaux secondaires ne pouvaient pas vivre avec leurs seules ressources. Mais, pour les lignes dont les grandes Compagnies refusaient l'incorporation, c'était l'Etat qui devait prendre la place de ces dernières[1].

Ce fut une grosse erreur que d'admettre ce nouveou rôle de l'Etat, réclamé par des groupes politiques. C'est le Trésor qui dut payer les frais d'acquisition et de parachèvement du réseau de l'Etat; il fit ainsi un placement à fonds perdus, car le déficit de ces lignes devait être à jet continu.

Le réseau de l'Etat, considéré tant au point de vue financier qu'économique, est une exception dans le système français de chemins de fer.

Les orateurs parlementaires, qui se sont déclarés les défenseurs du réseau de l'Etat ont beau dire que les relations étroites entre les grandes Compagnies et l'Etat, rendent indispensable l'existence d'un réseau qui permet de contrôler la gestion des autres Compagnies ; que sur ce réseau on pourrait essayer des procédés nouveaux d'exploitation et les imposer aux grandes Compagnies; ces assertions ne sont que des phrases qui servent à masquer l'impopularité du réseau de l'Etat.

En effet, en laissant même de côté la question de savoir s'il est ou non du devoir de l'Etat d'entretenir, à ses frais, tout un outillage de chemins de fer, comme une institution nationale d'expériences et d'essais, on est bien obligé de reconnaître (même en ne niant pas l'intérêt stratégique d'avoir des lignes servant à l'instruction des corps militaires des chemins de fer), qu'un réseau de 2.000 kilomètres est un champ de manœuvres beaucoup trop vaste.

Quoi qu'il en soit, d'après l'opinion du Gouvernement et des Chambres, l'exploitation par l'Etat ne se faisait qu'à titre provisoire ; et si, par suite des événements, ce provisoire a cessé, cela a tenu évidemment aux avantages excessifs faits à la Compagnie d'Orléans et à la crainte de détruire l'effet des conventions de 1883, en réglementant le mode d'exploitation du réseau de l'Etat.

Les trois Compagnies (Chemins de fer Départementaux, Économiques et du Sud de la France), créées postérieurement à 1883, ont dans le régime des chemins de fer français une situation tout à fait différente de celle des anciennes lignes secondaires. L'Etat ne leur accorda pas de subventions de

1. Les lignes du réseau de l'État actuel auraient pu ainsi être rattachées à la Compagnie d'Orléans, mais le Parlement rejeta le projet de convention. Voir chapitres IX et XVII.

construction, mais il leur alloua un intérêt forfaitaire sur le capital de premier établissement[1] et leur attribua, à titre de frais d'exploitation, une quote-part de recettes, majorée, s'il y a lieu, d'une prime d'économie. (C'est en définitive, le régime spécial dont bénéficient les chemins de fer concédés en Algérie.)

Ce système a l'avantage de limiter les risques financiers de l'Etat ; mais ce mode de participation du Trésor est-il de bonne administration financière ? On peut en douter, si l'on considère, qu'à part le réseau des Alpes du Sud de la France, qui a un intérêt stratégique, toutes ces lignes secondaires devaient être construites à voie étroite.

A première vue, il semble que ces lignes avaient bien le caractère d'intérêt local ; le classement dans cette catégorie aurait donc eu pour effet d'enlever à l'Etat une partie des charges financières qui auraient dû incomber aux départements et aux communes.

On ne le voulut pas, car on ne pouvait pas avoir l'air d'abandonner les règles du plan Freycinet, en déclassant des lignes reconnues en 1880 d'intérêt général.

En fait, toutes les conventions passées avec les Compagnies concessionnaires de lignes secondaires sont plutôt désavantageuses à l'Etat, et, chaque année, les rapporteurs de la Commission du budget demandent la revision de ces conventions [2].

Une loi du 26 janvier 1895 a approuvé une convention nouvelle passée, le 1er décembre 1894, avec la Compagnie du Sud de la France, et dans laquelle étaient revisés tous les points reconnus défectueux de la convention primitive. Par cette convention, l'Etat se chargeait de la construction de voies de raccordement et utilisait la voie étroite en posant un troisième rail pour permettre, sur certaines lignes ayant un caractère stratégique, le passage du matériel roulant des Grandes Compagnies. La Compagnie était autorisée à porter en compte certains travaux exécutés par elle au-delà des maxima prévus, ainsi que certaines dépenses complémentaires. Mais, par contre, la garantie des déficits d'exploitation était supprimée.

D'un autre côté, le bénéfice de l'exploitation devait servir, jusqu'à concurrence de 250 francs, à constituer un fonds de réserve. Au-delà de 250 francs, les trois cinquièmes de l'excédent étaient versés à l'Etat pour atténuer, d'égale somme, la dette de garantie antérieure à 1895. Bien plus, pendant dix ans, dans le cas où la Compagnie ne pourrait pas constituer immédiatement son fonds de réserve, l'Etat fera une avance totale maximum de 5.000 francs pour alimenter ce fonds de réserve. Cette clause constitue, au profit de la Compagnie, une véritable avance de garantie sans intérêts.

Quant à l'avance ancienne, la Commission du budget avait nettement déclaré, dans son rapport de 1894, qu'elle ne serait jamais remboursée.

Le seul avantage retiré par l'Etat de cette combinaison fut de mettre les frais d'exploitation à la charge de la Compagnie et de ne plus attribuer aux actionnaires un revenu garanti.

En examinant les résultats de l'exploitation en 1894, on voit que le déficit

1. Voir chapitre XIV.
2. **Note du Traducteur.** — Voir notamment le rapport de M. Maurice Sibille, *Budget des conventions pour l'exercice* 1900.

d'exploitation ressort à 412.094 francs, que les dépenses de l'exploitation ont atteint le chiffre de 1.373.968 francs, et que l'écart entre le produit net et les charges de capital de construction est de 4.055.552 francs.

On peut donc se demander si la convention nouvelle est avantageuse pour le Trésor. On était parti de l'hypothèse que les recettes couvriraient les frais d'exploitation. Qu'arrivera-t-il si les faits ne viennent pas la confirmer. Vraisemblablement le vieux jeu des années précédentes se renouvellera tant que la période des travaux ne sera pas close, mais ensuite le déficit annuel apparaîtra, et l'insolvabilité de la Compagnie éclatera.

Pour ces lignes, dont l'importance économique est très restreinte, il ne suffit pas de relever les recettes (ce qui est peut-être fort difficile), il faut surtout réduire les frais d'exploitation.

On se demande donc pourquoi ces Compagnies ont leur siège social à Paris, pourquoi on continue de les ranger parmi les lignes d'intérêt général, et pourquoi on ne les incorpore pas aux grands réseaux (ce qui allègerait sûrement le sacrifice financier des contribuables).

En somme, ces lignes secondaires d'intérêt général sont, pour ainsi dire, des lignes intermédiaires entre les grandes lignes d'intérêt général et le réseau d'intérêt local.

Au chapitre VII, on a vu que l'expression « intérêt local » ne caractérise pas les conditions techniques d'exploitation ou d'établissement d'une ligne. Cela veut dire simplement que la ligne dépend en quelque sorte des administrations locales, tandis que les chemins de fer d'intérêt général ressortent plus complètement du domaine de l'Etat.

La première loi sur les chemins de fer d'intérêt local, en date du 12 juillet 1865, stipulait simplement que les départements et les communes avaient le droit ferme de concéder ou d'établir, avec ou sans le concours de Compagnies privées, des lignes d'intérêt local.

L'Etat se réservait la faculté de prononcer l'utilité publique de ces chemins de fer et donnait seul l'autorisation de les construire. C'était le Ministre des Travaux publics, qui, par un décret délibéré en Conseil d'Etat, prononçait cette déclaration d'utilité publique et qui accordait, dans certains cas, une subvention du Trésor.

Mais, en donnant aux départements la faculté de construire des lignes secondaires, comment devait-on faire le classement des lignes d'intérêt local? Etait-ce leur caractère d'utilité locale? Etait-ce la faculté laissée aux départements de faire eux-mêmes la construction?

Quel que fût le mode de classement, l'Etat imposait certaines conditions à cette catégorie de lignes. Leur longueur ne devait pas excéder 30 à 40 kilomètres; leur tracé devait être facile et rendre inutiles les travaux d'art, longs et coûteux; la voie étroite devait être adoptée autant que possible, l'exploitation devait être organisée d'après des règles assez économiques pour limiter les frais à 5.000 francs environ par kilomètre et par an.

Mais ces principes, si sages qu'ils fussent, ne résultaient nullement de la loi de 1865. Aussi leur application fut-elle, en fait, très entravée; pour beaucoup de lignes, des conflits furent suscités par les départements, qui revendiquaient le droit de concession. L'Etat ne fit cesser ces conflits qu'en classant les lignes, cause du litige, dans le réseau d'intérêt général.

Plus tard, devant les pétitions pour l'application stricte de la loi de 1865, une loi du 12 août 1872 autorisa les Conseils généraux à créer des Commissions interdépartementales pour la concession de lignes communes à plusieurs départements et facilita la création de voies ferrées qui, sous l'étiquette de chemins de fer d'intérêt local, essayèrent de concurrencer les grands réseaux en leur enlevant du trafic.

Ces manœuvres furent contraires au but de la loi de 1865, car les lignes d'intérêt local doivent être des auxiliaires, des affluents des grandes Compagnies; elles ne doivent pas susciter des hostilités ayant une répercussion certaine sur les finances de l'Etat, à la fois créancier et associé des grandes Compagnies.

Une nouvelle loi réglementant le régime des lignes d'intérêt local s'imposait donc. Mais la création du réseau de l'Etat détourna un moment l'attention du public et retarda le vote de la nouvelle législation.

A la fin de 1875, le réseau d'intérêt local avait une longueur de 4.381 kilomètres, dont 1.804 étaient en exploitation. Le prix de revient moyen du kilomètre était de 155.000 francs, dont 40.000 en subvention et 115.000 fournis par les Compagnies locales. Les résultats de l'exploitation étaient mauvais. Le produit net kilométrique n'était que de 2.000 francs en moyenne et, après le service des intérêts et de l'amortissement des obligations, la perte moyenne des Compagnies s'élevait à 6.600 francs par kilomètre.

La situation de la plupart de ces Compagnies était alors fort critique; d'autre part, comme la concurrence faite aux grands réseaux était presque nulle, ceux-ci ne songeaient guère à s'incorporer les lignes d'intérêt local. De toutes façons, les Compagnies secondaires étaient compromises, et l'Etat seul pouvait les sauver, comme il l'avait déjà fait pour les lignes d'intérêt général de la Charente et de la Vendée.

Le *Programme Freycinet* fut donc la planche de salut des petites Compagnies en détresse. En achetant les lignes d'intérêt local pour les incorporer au réseau d'intérêt général, l'Etat établit la distinction entre le réseau d'intérêt local et le réseau d'intérêt général, et se réserva le droit de classer une ligne d'intérêt local dans le réseau d'intérêt général.

La loi de 1865 avait un double inconvénient : elle rendait l'établissement trop onéreux, car la construction était soumise à la réglementation de la loi de 1845 sur la police des chemins de fer, elle obligeait de plus l'Etat à accorder des subventions.

Aussi les entrepreneurs sérieux hésitaient-ils à se charger de la construction et, par contre, les spéculateurs accouraient, alléchés par l'appât de la subvention du Trésor. On vit alors des constructeurs sans capitaux entreprendre des lignes avec les fonds de subvention, puis continuer les travaux au moyen d'émission d'obligations, et le public prenait leurs titres sans s'apercevoir de leur différence avec ceux des Compagnies sérieuses.

Pour prolonger la durée éphémère de leurs lignes, les spéculateurs sollicitaient l'extension de leurs réseaux, afin de faire durer la période de construction et de retarder d'autant l'époque où leurs seules ressources seraient les produits nets de leur exploitation.

Par cette extension de réseaux, on croyait concurrencer les grandes Compagnies. Du jour où la concurrence parut impossible, il y eut un krack; beaucoup d'entreprises sombrèrent; quelques-unes furent rachetées.

La nouvelle loi de 1880 eut donc pour premier objet de remédier aux deux griefs opposés à la loi de 1865. Elle simplifia les formalités de la loi de 1845 et supprima les subventions en capital, mais ne modifia pas les règles relatives au pouvoir des départements en matière de concession.

L'Etat se réserva néanmoins toujours le droit d'approuver ou non les nouvelles lignes, et il fallut une loi pour faire prononcer la déclaration d'utilité publique. Par contre, les règles en vigueur pour la police et pour la construction de la nouvelle voie ferrée furent singulièrement simplifiées. Ainsi, sauf pour les passages à niveau, on reconnaissait l'inutilité d'établir des clôtures : mais ce fut surtout par les nouveaux principes qui régirent la participation du Trésor que la loi de 1880 inaugura un nouveau système.

Désormais, l'Etat ne donna plus de subvention de construction. On en laissa la faculté aux communes et aux particuliers. L'Etat ne garantit pas non plus les intérêts du capital de premier établissement, mais il s'unissait aux départements pour garantir un certain revenu, et (chose caractéristique) on ne trouve pas dans la loi, le mot « garantie ».

En cas d'insuffisance de produit brut pour couvrir la dépense d'exploitation et 5 °/₀ par an du capital de premier établissement, augmenté, s'il y a lieu, des insuffisances constatées pendant la période assignée à la construction, l'Etat pouvait s'engager à subvenir pour partie au paiement de cette insuffisance, à la condition qu'une partie au moins équivalente fût payée par le département ou par la commune.

Cette subvention de l'Etat devait être formée : 1° d'une somme fixe de 500 francs par kilomètre ; 2° du quart de la somme nécessaire pour élever la recette brute annuelle (impôts déduits) au chiffre de 10.000 francs par kilomètre, pour les lignes à voie normale, et de 8.000 francs pour les lignes à voie étroite.

En aucun cas, la subvention de l'Etat ne pouvait élever la recette au-dessus de 10.500 francs ou de 8.500 francs, selon les cas. Elle ne pouvait pas non plus attribuer au capital de premier établissement plus de 5 °/₀ par an.

La participation de l'Etat devait être suspendue quand une de ces limites était atteinte.

De plus, dans le cas où le produit brut serait devenu suffisant pour couvrir les dépenses d'exploitation et 6 °/₀ du capital de premier établissement, la moitié du surplus devait être partagée entre l'Etat et les départements, dans la proportion de leurs avances, et jusqu'à concurrence du complet remboursement de ces avances sans intérêt. L'Etat, une fois remboursé, devait cesser de participer aux bénéfices nets.

Enfin, l'article 14 de la loi de 1880 établissait expressément la règle que la charge maximum du Trésor ne pouvait pas dépasser 400.000 francs par an pour l'ensemble des lignes situées dans un même département.

A côté de ces clauses essentielles, la loi de 1880 édictait les stipulations spéciales en cas de rachat, déchéance, indemnités en cas de rachat, contrôle technique et financier, émission des obligations.

La loi de 1880, en créant un régime particulier pour les chemins de fer d'intérêt local, avait pour objet de faciliter la création de nouvelles petites lignes à bon marché et l'extension de moyens de transports et de débouchés industriels.

Il semble donc qu'un autre système que celui du concours financier du Trésor eût facilité la réalisation de ce plan. Certes, en voulant réduire au minimum les frais de construction et d'exploitation, on pouvait espérer que les petites Compagnies locales eussent été plus ménagères des fonds publics que les grandes Compagnies.

On aurait pu trouver, ce semble, des combinaisons qui eussent permis aux Sociétés d'intérêt local de se créer des relations financières avec les grandes Compagnies. Ces combinaisons auraient présenté des avantages pour le Trésor et même aussi pour les Grandes Compagnies; car, alors, bien des lignes d'intérêt général, dont l'établissement à voie large a été si coûteux pour les grands réseaux, auraient été construites comme de simples lignes d'intérêts local.

Mais, au milieu des travaux préliminaires de la loi de 1880, le Parlement subissait les influences des adversaires des grands réseaux. On venait de créer le réseau de l'Etat, on se préoccupait de mettre en œuvre le *Grand Programme* et, systématiquement, on ne voulait pas traiter avec les grandes Compagnies.

Sans doute, dans la loi de 1880, on ne pouvait trouver aucun article interdisant aux grandes Compagnies de solliciter la concession de lignes d'intérêt local. Mais l'achèvement des lignes de 1875, et la construction des lignes de 1883, ne pouvaient que détourner leur attention.

Par une des stipulations de la convention de 1883, les Compagnies furent autorisées à porter en dépenses d'exploitation les subventions qu'elles pourraient donner à de petites entreprises de chemin de fer. Cela leur permettait de subventionner les petites lignes, sans les incorporer. Dans l'avenir, ce moyen permettra sûrement l'extension du réseau ferré, au grand avantage du Trésor et du public.

Mais en quoi consistent les avantages du régime adopté en France pour les lignes d'intérêt local? La loi de 1880 laisse aux concessionnaires et aux départements le soin de se procurer le capital de premier établissement, l'emploi du capital étant assujetti à certaines règles. De plus, pour pousser à l'économie, pour éviter le gaspillage, les départements et les particuliers doivent concourir dans une proportion au moins équivalente à la garantie d'exploitation.

Grâce à cette combinaison, on assurait un contrôle minutieux et constant de toutes les dépenses des entrepreneurs ou des exploitants. Le maximum de 10.500 francs pour les lignes à voie normale et de 8.500 francs pour celles à voie étroite, qu'on jugeait suffisant pour faire face aux frais de l'exploitation et aux charges du capital, constituait des limites très étroites et imposait des méthodes simples et à bon marché, aussi bien pour la construction que pour l'exploitation. C'était ce qu'on voulait pour éviter les spéculations et les dépenses abusives.

Du reste, en examinant plus en détail les résultats des derniers exercices, on peut juger entre quelles limites étaient resserrés les frais de l'exploitation.

Pour l'ensemble des chemins de fer d'intérêt local, la dépense kilométrique de premier établissement ressort, pour 1892, à 100.956 francs. Au taux de 5 $^0/_0$, le service des intérêts et de l'amortissement exige 5.048 francs. Les frais kilométriques de l'exploitation ne doivent donc pas rester inférieurs

à 4.425 francs. Pour les lignes à voie normale, les dépenses de premier établissement ont été, en 1892, de 185.584.688 francs pour 1.564 kilomètres en exploitation, soit, par conséquent, une moyenne de 118 660 francs.

Au taux de 5 $^0/_0$, le service financier demandera 5.933 francs; il ne reste donc plus que 4.567 francs pour les frais d'exploitation. Sur les 1.675 kilomètres construits à voie étroite (sans compter quatre funiculaires et trois chemins de fer à crémaillère), on avait dépensé en 1892 : 130.835.910 francs, soit 78.111 francs par kilomètre. Au taux de 5 $^0/_0$, l'annuité de 3.906 francs exige que les frais d'exploitation restent inférieurs à 4.594 francs.

En résumé, le principe fondamental qui a présidé à la création des lignes d'intérêt général, c'est-à-dire : *Association des capitaux privés et appui financier et moral de l'Etat*, se retrouve dans la loi de 1880.

Dès la première année, les concessionnaires de lignes d'intérêt local sont couverts des risques ordinaires au début de toute exploitation, parce que leurs dépenses ne dépassent pas les limites assignées dans les actes de concession. Le seul gain qu'ils puissent réaliser, c'est le bénéfice résultant du placement de leurs titres à des taux inférieurs à 5 $^0/_0$; c'est, de plus, le bénéfice provenant d'une exploitation économique et à bon marché.

Comme pour les lignes d'intérêt général, pour lesquelles on a prévu le dividende garanti et le dividende avant partage, l'Etat accorde aux lignes d'intérêt local un revenu de 5 $^0/_0$ et ne fait valoir ses droits au partage des recettes qu'après attribution d'un revenu de 6 $^0/_0$ au capital d'établissement. Néanmoins, l'Etat n'a plus droit au partage, dès que ses avances sans intérêt lui ont été intégralement remboursées Cette restriction constitue la grande différence dont profitent les lignes d'intérêt local.

Cette renonciation à un partage éventuel de recettes s'explique pour deux motifs : d'une part, les bénéfices sont très aléatoires et, d'autre part, l'Etat n'est, en droit, nullement copropriétaire des lignes d'intérêt local, car il n'a alloué aucune subvention pour la construction, et il n'est pas davantage propriétaire des terrains.

Il y avait encore une autre raison, toute de convenance. Il ne fallait pas décourager les tentatives des capitaux locaux et, puisqu'on limitait le concours de l'Etat à des maxima déterminés, il fallait laisser entrevoir aux capitalistes des espérances de gain.

On retrouve cette opinion dans un article de la loi de 1880 : *Les chemins de fer d'intérêt local qui reçoivent ou ont reçu des subventions du Trésor, peuvent seuls être assujettis envers l'Etat à un service gratuit ou à une réduction des prix de places.*

Si l'on considère le développement[1] du réseau d'intérêt local depuis la loi de 1880 (3.413 kilomètres concédés en 1895, dont 2.726 en exploitation), il faut conclure que la nouvelle loi, prenant par trop la contre-partie de la loi de 1865, n'a pas répondu complètement à son but. Tout d'abord, le fait que l'Etat se refusait à ne plus jamais octroyer de sub-

1. **Note du Traducteur.** — Au 31 décembre 1899, il y avait 6.156 kilomètres concédés, dont 4.435 en exploitation.

ventions de construction devait forcément ralentir le zèle individuel de plus d'un constructeur ou modérer les légitimes ambitions des départements pauvres et peu entreprenants.

De plus, sous bien des rapports, le cadre de la loi de 1880 devait être trop étroit. Cette loi, en effet, n'avait pas prévu la possibilité pour les départements où les communes de pourvoir eux-mêmes à la construction de lignes ou d'en devenir propriétaires par rachat et après déchéance des concessionnaires.

En outre, dans le cas d'affermage de l'exploitation, les conditions du concours financier du Trésor étaient, sinon douteuses, du moins fort mal définies. Aucune stipulation n'était énoncée pour les travaux complémentaires.

A l'origine, le système du forfait était adopté pour la détermination des frais de premier établissement, et le chiffre du forfait était un des éléments du calcul pour la fixation du revenu éventuel du chemin de fer.

L'entrepreneur était donc tenté de réaliser pendant le cours des travaux des économies abusives par la fourniture de matériaux de mauvaise qualité ou par des malfaçons. Par suite, il ne tenait nullement à se charger de l'exploitation de la ligne et préférait se substituer un exploitant après avoir réalisé, pendant la construction, le maximum de bénéfice possible. Le système de forfait avait encore un autre défaut, c'était d'attribuer, au capital conventionnel de premier établissement, un taux fixe de 5 $^0/_0$, qui, avec l'abaissement continuel du taux effectif de l'argent, rendait chaque jour plus élevée la charge du Trésor et favorisait ainsi des intérêts privés au détriment des intérêts généraux des contribuables.

Le système de la loi de 1880 avait encore le tort non moins grave de maintenir la recette à un niveau invariable : le concessionnaire n'avait donc plus aucun intérêt à développer le trafic. Peu lui importe, en effet, que les recettes brutes aillent en croissant ou en diminuant : il est sûr d'avoir, avec l'aide du concours financier de l'Etat, une recette brute déterminée, fixée à l'avance.

Tant que le minimum des frais d'exploitation n'est pas atteint, toute augmentation de recettes entraîne une diminution également correspondante des sommes payées au titre de la garantie, en sorte que les sommes perçues par lui restent constantes, quelle que soit la recette. Mais ses frais augmentent nécessairement avec la recette. Cette combinaison incite donc le concessionnaire à ne pas développer le trafic.

Bien plus, comme la subvention lui assure sans frais un bénéfice, on peut dire que le véritable intérêt du concessionnaire serait de ne transporter ni voyageur ni marchandise. Mais, malheureusement pour lui, les exigences de l'acte de concession sont là, et, devant les clauses qui le forcent à assurer le service, il ne lui reste plus qu'à réduire l'exploitation au minimum obligatoire. Il ne cherche rien de ce qui pourrait accroître les transports ; il se désintéresse également de l'avenir, car il est sûr, pendant toute la durée de la concession, de pouvoir compter sur le concours de l'Etat.

Le décret du 20 mars 1882 est venu heureusement combler certaines

lacunes de la loi de 1880; et l'article 12 de ce décret a établi l'importante règle suivante :

« Si la subvention est donnée par le département en capital, en terrains, en travaux, ou sous toute autre forme que celle d'annuités, elle est évaluée et transformée en annuités au taux de 4 %, par application des articles de la loi de 1880, aux termes desquels l'Etat ne peut subvenir pour parties aux insuffisances annuelles qu'à la condition qu'une portion au moins équivalente sera payée par le département. » (L'adoption du taux de 4 % indiquait, dans une certaine mesure, qu'on trouvait excessif le taux de 5 % prévu par la loi.)

Peu à peu, le système de 1880, même amélioré par le décret de 1882, devint trop coûteux pour le Trésor : on fut unanime à le reconnaître. Si la loi de 1865 avait facilité des coups de bourse et des spéculations éhontées, la loi de 1880 donna aux concessionnaires de bonnes sinécures.

Le Gouvernement soumit donc au Parlement, le 16 février 1892, un projet de loi ayant pour objet de modifier la loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local et les tramways. La Commission chargée de l'examiner, et dont le président était M. Raynal, le signataire des conventions de 1883, adopta un rapport fort documenté, fait par M. Georges Cochery[1], le 29 mars 1893. Ce rapport s'appropria, en quelque sorte, les résultats de l'enquête minutieusement faite par le Ministère des Travaux publics et modifia certains articles du projet du Gouvernement[2]. Dans le projet de loi on avait ajouté quelques formalités nouvelles aux règles déjà admises pour la concession ou la construction d'un chemin de fer d'intérêt local.

C'est ainsi qu'en vertu de l'article 21, le dossier doit être toujours soumis au Ministre de l'Intérieur. Il le sera aussi au Ministre des Finances, toutes les fois que l'entreprise peut être subventionnée par l'Etat.

L'utilité publique est déclarée, et l'exécution est autorisée par une loi, sauf lorsque les lignes ont moins de 20 kilomètres de longueur; dans ce cas, on procède par décret rendu dans la forme des règlements d'administration publique.

La durée de la concession ne peut pas dépasser soixante-quinze ans.

On établit ensuite la règle que le concessionnaire peut être simplement un fermier. Mais les modifications les plus importantes ont trait aux stipulations financières. Désormais, dit le projet de loi, le capital de premier établissement ne peut pas faire l'objet d'un forfait; il est limité par un maximum fixé dans l'acte de concession.

Le même acte peut stipuler que le capital sera augmenté :

1° D'une prime sur les économies réalisées dans la construction; 2° des insuffisances constatées pendant la période assignée à la construction; et 3° des sommes employées ultérieurement pour travaux et dépenses complémentaires. Ces dernières sommes ne peuvent figurer dans le compte des subventions dues par l'Etat que si les projets ont été, préalablement à leur exécution, approuvés par décret rendu en Conseil d'Etat, et seulement jusqu'à concurrence du maximum prévu par la loi.

1. Plus tard Ministre des finances pendant deux années.
2. Documents de la Chambre des Députés, 5e législature, Session de 1893, n° 2696.

Lors de l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local, l'Etat peut s'engager envers le département ou la commune (en cas d'insuffisance du produit brut, pour couvrir les dépenses d'exploitation, l'intérêt annuel du capital de premier établissement et l'amortissement pendant toute la durée de la concession) à subvenir, pendant une durée qui ne peut dépasser soixante années, au payement de cette insuffisance, à la condition qu'une partie au moins équivalente sera payée par le département ou par la commune, avec ou sans le concours des intéressés et dans les limites ci-après :

Dans le calcul des subventions à fournir par l'Etat, le département et les communes, conformément aux dispositions du paragraphe précédent, les insuffisances d'exploitation ne pourront entrer en ligne de compte pour un chiffre supérieur à 750 francs par kilomètre.

Le taux de l'intérêt garanti au capital de premier établissement ne peut, déduction faite de l'impôt, dépasser de plus de 0 fr. 65 le taux moyen de la rente française du taux nominal le plus réduit pendant les six mois précédant la déclaration d'utilité publique. La loi qui déclare l'utilité publique fixe, dans chaque cas, le maximum de la charge annuelle imposée au Trésor.

Lors de la déclaration d'utilité publique, l'Etat peut, au lieu d'une subvention annuelle, accorder une subvention en capital. Dans le calcul de l'équivalence, si la subvention est donnée, en totalité ou en partie, par l'Etat, le département ou la commune, en capital, en terrains, en travaux ou sous toute autre forme que celle d'annuités, la subvention fournie en capital est supposée transformée en annuités au taux indiqué au paragraphe ci-dessus.

Toutefois, si le département ou la commune se sont procuré le capital au moyen d'un emprunt, le taux servant de base au calcul de la subvention de l'Etat ne pourra excéder le taux réel de cet emprunt.

Quelles que soient les combinaisons des nouvelles conventions à passer, le concessionnaire devra toujours fournir une portion du capital de premier établissement qui comprendra les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares.

Relativement au partage du bénéfice, la limite de 6 % inscrite dans la loi de 1880 est maintenue, mais avec cette restriction que les subventions en capital doivent être déduites. Relativement aussi au remboursement des avances de garantie, les stipulations de la loi de 1880 sont également conservées; mais on leur ajoute l'obligation de rembourser l'Etat, car, dans ce cas, le département ou la commune deviennent alors redevables à l'Etat des avances que celui-ci a faites.

Parmi les autres dispositions du projet, il faut citer la faculté d'émettre un capital-obligations, lorsque les travaux sont en pleine voie d'exécution, ou que les produits d'une section ouverte sont suffisants pour assurer l'acquittement des charges des obligations à émettre; les dépenses d'exploitation ne peuvent pas faire l'objet d'un forfait : elles sont limitées par des maxima dans l'acte de concession, qui peut allouer au concessionnaire soit une prime sur les économies réalisées dans l'exploitation, soit une subvention fixe annuelle.

D'après la modification projetée du système actuellement en vigueur, l'Etat devait, de concert avec le département ou la commune et pendant un

temps limité, garantir le capital de premier établissement réellement dépensé, et les frais de l'exploitation, jusqu'à concurrence d'une certaine dépense kilométrique. Sous ce dernier rapport, le département ou la commune étaient libres de faire davantage; néanmoins, il leur était défendu de promettre une somme forfaitaire, car un forfait d'exploitation, comme une garantie fixe, a pour résultat de désintéresser complètement le concessionnaire qui ne se préoccupe plus de développer l'exploitation. Mais, en ne l'indemnisant qu'en cas de réel déficit de l'exploitation, ou en ne lui payant une prime que lorsque les frais restent en deçà d'un maximum prévu, le concessionnaire doit s'efforcer d'exploiter le plus économiquement possible; il touchera ainsi des primes, et, d'autre part, il augmentera ses recettes. Alors le maximum des frais d'exploitation sera plus élevé, car il croît en même temps que les recettes. Le bénéfice sera plus considérable; non seulement la prime d'économie sera plus forte, mais le coefficient d'exploitation s'abaissera, car les frais n'augmentent pas proportionnellement avec les recettes.

En résumé, dans la réforme projetée, tout dépendrait de la manière dont sont déterminés les maxima de frais d'exploitation : si le maximum est trop élevé, la prime d'économie est alors telle qu'il est avantageux pour le concessionnaire de ne pas développer son exploitation.

Le danger est considérablement atténué par ce fait que les conventions prévoient, en général, une extension de l'exploitation et, notamment, la mise en marche d'un plus grand nombre de trains.

Nous avons vu, au chapitre VII[1], que le projet ayant pour objet la réforme de la loi du 11 juin 1880 n'a pas, jusqu'ici, été mis à l'ordre du jour de la Chambre des députés.

En examinant le tableau que nous publions page 582 sur le montant des subventions versées par l'Etat aux chemins fer d'intérêt local, il ne faut pas perdre de vue qu'il indique les résultats de l'application des deux lois de 1865 et 1880. Il n'exprime pas exactement les effets de l'ancienne loi; car, ainsi que nous l'avons déjà dit, la composition du réseau d'intérêt local a été souvent modifiée par le rachat de plusieurs lignes ou l'incorporation d'un certain nombre d'autres dans le réseau d'intérêt général.

Nous ne nous occuperons donc que de la période postérieure à 1880, les modifications des dix années précédentes ayant été trop radicales pour qu'on puisse en tirer des comparaisons utiles.

On voit, au moyen des variations de chiffres, combien les incorporations au réseau d'intérêt général ont fait baisser les dépenses d'établissement des lignes d'intérêt local; les années 1880, 1881 et 1883 sont particulièrement caractéristiques. Quant à la grande dépression qu'on constate en 1884, elle provient des incorporations dans les réseaux des grandes Compagnies par suite des conventions de 1883.

Il est également intéressant d'observer que, d'après le pourcentage, les Compagnies d'intérêt local ont contribué, presque dans la même proportion que les

1. Voir chapitre VII, page 162.

grandes Compagnies, aux frais de premier établissement. Pour l'Etat et les communes, le chiffre de la participation aux dépenses de premier établissement est interverti, qu'il s'agisse de lignes d'intérêt général ou de lignes d'intérêt local.

Frais de premier établissement des chemins de fer d'intérêt local[1].

ANNÉES	DÉPENSES TOTALES	RÉPARTITION DE CES DÉPENSES ENTRE L'ÉTAT	PROPORTION	LES DÉPARTEMENTS OU COMMUNES	PROPORTION	LES COMPAGNIES	PROPORTION
	francs	francs	0/0	francs	0/0	francs	0/0
1880	341.085.953	24.547.553	7,2	66.724.416	18,6	249.786.984	73,2
1881	328.983.661	22.195.240	6,7	61.461.641	18,7	245.326.780	74,6
1882	359.397.892	23.547.889	6,5	64.944.326	18,1	270.905.677	75,4
1883	359.416.873	32.568.691	6,5	65.937.661	18,4	269.910.521	75,1
1884	220.411.233	17.255.925	7,8	49.251.548	22,4	153.903.760	69,8
1885	233.490.735	17.528.853	7,5	50.039.442	21,4	165.922.440	71,1
1886	239.761.060	16.709.252	6,9	51.428.901	21,5	171.622.907	71,6
1887	286.057.310	18.020.879	6,3	58.390.255	20,4	209.646.176	73,3
1888	300.549.847	18.035.651	6,0	61.186.757	20,4	221.327.442	73,6
1889	345.227.596	18.061.951	5,2	63.141.841	18,3	264.023.804	76,5
1890	352.059.707	17.900 702	5,1	68.295.442	19,4	265.863.563	75,5
1891	361.488.423	16.500.702	4,6	65.510.204	18,4	278.477.517	77,0
1892	330.126.748	13.733.327	4,2	58.891.427	17,8	257.501.994	78,0
1893	344.856.177	13.830.441	4,1	60.278.975	17,7	270.746.761	78,2
1894	360.041.356	13.470.326	3,7	69.672.971	19,4	276.898.059	76,9
1895	375.387.124	13.682.926	3,6	73.899.926	19,7	287,804.272	76,7
1896	386.357.908	13.734 230	3,6	78.378.024	20,3	294.245.654	76,1
1897	385.805.637	13.396.300	3,5	99.864 252	25,8	272.545.085	70,7
1898	386.340.405	13.396.310	3,5	100.399.020	26,0	272.545.085	70,5

Les départements et les communes ont donc contribué bien plus que l'Etat à l'établissement des chemins de fer d'intérêt local. Cela s'explique facilement, car les départements sont propriétaires de ces lignes, tandis qu'en allouant des subventions pour les dépenses de construction, l'Etat n'a nullement escompté le partage éventuel des bénéfices nets et qu'ainsi, en réalité, sa subvention est un vrai cadeau. De plus, cette participation de l'Etat ne se rapporte qu'aux lignes concédées sous le régime de la loi de 1865 : au contraire, dans la part de dépense à la charge des départements, des communes et des Compagnies, on a fait état des dépenses faites sur les lignes soumises à la loi de 1865 et à la loi de 1880. Le tableau de la page 583 le prouve d'une façon plus claire ; les frais de premier établissement effectués sur les lignes d'intérêt local y sont répartis, pour les années 1890, 1891 et 1892, d'après les lois qui régissent ces chemins de fer.

1. *Statistique des chemins de fer français. Documents divers*, IIe partie, tableau 12, des années 1890, 1891 et suivantes.

Longueur d'exploitation à la fin des années 1890, 1891 et 1892 et frais de premier établissement des chemins de fer d'intérêt local dans ces mêmes années[1].

DÉPENSES DE PREMIER ÉTABLISSEMENT	LIGNES CONCÉDÉES — EN VERTU DE LA LOI DE 1865 — 1890 — 1.421 kilom.	1891 — 1.355 kilom.	1892 — 1.126 kilom.	EN VERTU DE LA LOI DE 1880 — 1890 — 1.701 kilom.	1891 — 1.931 kilom.	1892 — 2.133 kilom.
			a) *Dépenses effectives.*			
État	17.900.702	16.500.702	13.733.327	»	»	»
Départements et Communes	54.607.088	52.654.182	43.731.683	13.688.354	13.856.022	15.159.744
Compagnies	146.227.499	140.892 958	95.114.982	119.636.064	137.584.559	162.387.012
ENSEMBLE	218.735.289	210.047.842	152.579.992	133.324.418	151.440.581	177.546.756
			b) *Dépense moyenne par kilomètre.*			
État	12.597	12.178	12.196	»	»	»
Départements et Communes	38.429	38.859	38.838	8.047	7.176	7.107
Compagnies	102.904	103.980	84.472	70.333	71.250	76.131
ENSEMBLE	153.930	155.017	135.506	78.380	78.426	83.238
			c) *Proportion $^0/_0$.*			
État	8,20	7,80	9,00	»	»	»
Départements et Communes	25,00	25,10	28,70	10,30	9,20	8,50
Compagnies	66,80	67,10	62,30	89,70	90,80	91,50
ENSEMBLE	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

1. **Note du Traducteur. — Situation à la fin de 1898.**

	LIGNES CONCÉDÉES — EN VERTU DE LA LOI DE 1865 — Dépenses effectives	Dépenses kilométriques	Proportion $^0/_0$	EN VERTU DE LA LOI DE 1880 — Dépenses effectives	Dépenses kilométriques	Proportion $^0/_0$
État	12.172.550	11.588	8,81	»	»	»
Départements et communes	46.750.247	44.524	33,58	54.872.523	18 335	23,38
Compagnies	79.795.471	76.000	57,61	192.749.624	59.207	76,62
ENSEMBLE	138.718.268	132.112	100,00	247.622.147	77.542	100,00

Bien que les lignes les plus coûteuses d'intérêt local, régies par la loi de 1865, aient été incorporées dans le réseau d'intérêt général, les dépenses d'établissement des lignes concédées avant 1880 ont été, pendant les années 1890, 1891 et 1892, supérieures de près de 60 % aux dépenses des lignes de 1880. On voit aussi que le chiffre élevé des frais de premier établissement à la charge de l'Etat, tels qu'ils apparaissent au tableau de la page précédente, ne provient que de ces anciennes lignes, tandis que pour les nouvelles lignes ne recevant aucune subvention la charge des départements est devenue considérable, et pourtant la loi de 1880 avait eu pour but de laisser, en principe, aux Compagnies le soin de se procurer le capital de premier établissement, et c'est pour cela que la garantie d'exploitation constituait la base du nouveau système.

Pour compléter le tableau du concours de l'Etat, des départements, des communes et des particuliers aux dépenses des chemins de fer d'intérêt local, il convient d'indiquer, d'une part, le montant de ces engagements de garantie et, d'autre part, les subventions effectivement payées. La statistique officielle ne fournit à cet égard aucun renseignement, mais le rapport de M. Georges Cochery de 1893 corrige cette lacune.

Au surplus, on n'y trouve que le montant des engagements de garantie de l'Etat. Quant aux chiffres des subventions des autres intéressés, on sait non seulement qu'ils doivent être en totalité plus élevés que ceux de l'Etat, mais qu'ils sont soumis à plus de variations, d'après les diverses stipulations des conventions et d'après le montant du chiffre réel de l'insuffisance.

En ce qui concerne le tableau de la page 585 où sont résumés les engagements de garantie et les garanties effectivement versées par le Trésor pour les années 1884 à 1891, d'après les chiffres cités en différents passages du rapport de M. Georges Cochery[1], il faut remarquer que les longueurs kilométriques s'appliquent aux lignes garanties ; c'est ainsi qu'en 1891 il y avait six lignes presque achevées, concédées sans garantie, et deux lignes en exploitation pour lesquelles on n'avait pas fait appel à la garantie ; en outre, parmi les lignes concédées en 1891 et encore en construction, six n'avaient droit à aucune garantie ; pour six autres, l'Etat avait promis son concours non pas, il est vrai, aux concessionnaires, mais aux départements intéressés ; par contre, huit autres lignes avaient été concédées avec la garantie du département et de l'Etat.

1. Documents de la Chambre des députés, Session 1893, n° 2696, pages 36, 38, 262 et suivantes.

ANNÉES	MAXIMUM DE LA PARTICIPATION DE L'ÉTAT	LONGUEUR DES LIGNES EXPLOITÉES faisant appel à la garantie	MONTANT DES DEMANDES DE GARANTIE	PARTICIPATION POUR COUVRIR LA GARANTIE			
				ÉTAT	DÉPARTEMENTS	COMMUNES	PARTICULIERS
1	2	3	4	5	6	7	8
	francs	kilom.	francs	francs	francs	francs	francs
1884...	1.195.900	16	10.763	10.763	—	—	—
1885...	2.102.599	120	208.037	100.264	107.773	—	—
1886...	2.304.199	186	460.216	242.930	217.286	—	—
1887...	2.368.699	815	1.834.769	813.978	1.002.593	18.198	—
1888...	2.412.583	993	2 823.965	1.128.117	1.671.308	24.540	—
1889...	2.592.845	1.469	4.206.240	1.721.309	2.460.391	24.540	—
1890...	2.887.185	1.560	5.625.258	2.116.067	3.453.485	32.283	23.423
1891...	3.200.022	1.695	6.221.122	2.246.132	3.866.938	51.054	56.998
TOTAL 1884-1891			21.390.370	8.379.560	12.779.774	150.615	80.421

Dans le tableau ci-dessus, la colonne 2 est, par rapport à la colonne 5, ce qu'un crédit budgétaire est à une dépense effective. Si l'on observe qu'au fur et à mesure de l'achèvement des lignes le chiffre de la subvention effective concorde de plus en plus avec le chiffre de l'engagement maximum, il devient évident que, si toutes les lignes avaient été ouvertes à l'exploitation en 1891, la charge effective du Trésor (col. 5) aurait été sensiblement égale à la charge maximum (col. 2). L'explication de ce fait réside en partie dans l'infériorité économique de ces lignes et en partie dans le système de la loi de 1880. En effet, ainsi que nous l'avons expliqué plus haut, la garantie d'une recette brute invariable a conduit les exploitants à réduire au minimum l'exploitation. Il est douteux que l'Etat doive désormais considérer comme entièrement perdues les sommes qu'il a effectivement payées, car de mauvais résultats ne sont pas invariables; de plus, la garantie totale de 6.500.000 francs, en chiffres ronds, à la fin de 1891, ne représentait pas encore le dixième de l'intérêt à 5 $^0/_0$ du capital de premier établissement, 151.000.000 francs.

La totalité des garanties accumulées jusqu'en 1891 (à 21.400.000) se répartit de telle sorte entre les différents participants que l'Etat en supporte les 37,7 $^0/_0$, les départements 59,7 $^0/_0$, et les communes et les particuliers 2,6 $^0/_0$ seulement.

Quant au taux de 5 $^0/_0$ admis dans la loi de 1880 pour le service des intérêts et de l'amortissement du capital de premier établissement, il se justifiait assez jusqu'en 1892. Le rapport de M. Georges Cochery (*Annexe V*) contient à cet égard des renseignements intéressants sur des emprunts des départements du Gers et de la Somme, en 1892. D'après les cours d'émission, l'intérêt de l'emprunt pour le département du Gers ressortissait à 4,10 $^0/_0$, l'amortissement en trente ans à 1,72 $^0/_0$. L'annuité était donc arrêtée à 5,82 $^0/_0$, et, déduction faite de l'impôt (0,34 $^0/_0$), à 5,48 $^0/_0$.

L'emprunt du département de la Somme était fait aux conditions sui-

vantes : 4,10 °/₀ pour les intérêts et 0,62 °/₀ pour l'amortissement en cinquante années, total de l'annuité : 4,72 °/₀, et, déduction faite de l'impôt (0,34 °/₀), 4,38 °/₀. De ces chiffres il ressort que le taux de 5 °/₀, prévu dans la loi de 1880, semble un peu trop élevé, attendu que les amortissements des emprunts de chemin de fer sont répartis pendant toute la durée de la concession.

Enfin, il y a encore un groupe de lignes secondaires, formé par les tramways, c'est-à-dire des voies ferrées sur routes publiques à traction animale ou mécanique. Jusqu'en 1880, aucune loi ne régissait ces exploitations. Un projet de loi avait été préparé en 1875; on le reprit en 1878, lorsque M. de Freycinet songea à modifier la législation des chemins de fer d'intérêt local; aussi la deuxième partie de la loi du 11 juin 1880 a-t-elle régularisé la situation de ces voies ferrées. La nature de la route (nationale, départementale ou vicinale) donne à l'Etat, au département ou à la commune la faculté de donner la concession; le droit d'expropriation, la déclaration d'utilité publique, de même que l'autorisation des travaux, résultent d'un décret rendu en Conseil d'Etat après les enquêtes d'usage. Mais le concours financier du Trésor est exclusivement réservé aux tramways à traction mécanique destinés au transport des marchandises et des voyageurs. Par contre, les dispositions de cette deuxième partie de la loi de 1880 sont absolument analogues à celles qui régissent les chemins de fer d'intérêt local.

Le projet de loi de 1892 devait modifier, comme pour les chemins de fer, les clauses de la loi de 1880 plus particulièrement spéciales aux tramways ; elle édictait notamment que, dans le calcul de l'insuffisance, le déficit éventuel d'exploitation ne pourrait jamais dépasser 500 francs par kilomètre.

L'appréciation que nous avons donnée du système de garantie propre aux lignes d'intérêt local est également juste en ce qui concerne les tramways; nous nous bornerons donc à en énumérer les résultats.

A la fin de 1880, au moment de la première application de la loi sur les tramways, la longueur concédée des voies ferrées sur route était de 472^{km},60, dont 428^{km},30 en exploitation.

Les frais[1] d'établissement des tramways[2] ont été les suivants :

1. Voir aussi chapitre VII, page 151.

2. **Note du Traducteur** — La longueur du réseau de tramways était, au 31 décembre 1899 :

France : de 5.909 kilomètres concédés et de 3.735 en exploitation ;
Algérie : de 249 kilomètres concédés et de 160 en exploitation.

ANNÉES	LONGUEUR exploitée	FRAIS d'établissement
	kilomètres	francs
1881	524,1	101.021.690
1882	527,1	113.572.508
1883	562,8	118.585.603
1884	640,3	129.197.954
1885	689,5	132.142.546
1886	698,2	135.313.300
1887	718,9	147.313.174
1888	726,5	141.252.926
1889	789,4	153.394.772
1890	946,0	167.424.394
1891	1.404,0	165.255.987
1892	1.582,0	190.967.965
1893	1.739,0	208.710.709
1894	1.866,0	235.310.000
1895	2.167,0	258.713.000
1896	2.424,0	296.535.000
1897	2.908,0	340.977.000
1898	3.288,0	382.742.000

D'après M. Leygues[1], au 31 décembre 1889, la longueur totale du réseau concédé était de 837^{km},6, laissant de côté les 620^{km},6 desservant simplement la circulation urbaine et qui, n'étant pas affectés au transport de marchandises, ne bénéficiaient pas de la garantie. On comptait seulement 217 kilomètres à traction mécanique concédés, dont 195 kilomètres en exploitation (128^{km},3 sans la garantie de l'Etat, et 67^{km},3 avec garantie). Les frais de premier établissement des 128^{km},3, non garantis s'élevaient à 17.534.965 francs, soit 133.190 francs par kilomètre ; la dépense des 67 kilomètres de tramways avec garantie atteignait le chiffre de 4.743.563 francs, soit 70.790 francs par kilomètre. Les frais d'établissement des 594^{km},1 à traction animale étaient de 131.116.244 francs, soit 220.734 francs par kilomètre. En faisant un bloc des tramways à chevaux et des tramways à traction mécanique sans garantie de l'Etat, la dépense totale atteignait le chiffre de 148.651.209 francs, soit 205.774 francs par kilomètre, pour une longueur exploitée de 722^{km},4.

En 1893, la longueur moyenne exploitée des tramways était de 1.635 kilomètres, dont 810 à traction mécanique et destinés au transport des voyageurs et des marchandises. A la fin de 1893, le réseau de tramways (y compris trois lignes dont les départements s'étaient réservé l'exploitation et la construction) comprenait 2.710 kilomètres, dont 1.669 en exploitation. Des

1. *Chemins de fer, notions générales*, p. 104.

1.483 kilomètres bénéficiant d'une garantie, il y en avait 623 en exploitation ; le réseau exploité de tramways sans garantie était ainsi de 1.046 kilomètres. Les frais de construction, d'après le prix kilométrique moyen évalué, pour 1889, à 205.774 francs, devaient s'élever à 215 millions en chiffres ronds. A la fin de 1891, les tramways concédés sous le régime de la loi de 1880[1] se décomposaient comme suit :

TRAMWAYS	EN EXPLOITATION	EN CONSTRUCTION	TOTAL
Sans subvention ni garantie..................	87	96	183
Avec garantie, mais n'ayant pas encore fait appel à la garantie	104	241	345
Avec garantie et ayant déjà fait appel à la garantie..	458	13	471
TOTAL........................	649	350	999

Le réseau de tramways jouissant d'une garantie avait donc, en 1891, une longueur de 816 kilomètres, dont 562 en exploitation. Pour les 183 kilomètres de tramways sans garantie de l'Etat, les départements n'avaient également pas versé de subvention de construction. Ces tramways sont tout à fait indépendants ; ils se répartissent en seize lignes de faible parcours, les lignes les plus grandes ont 29 à 32 kilomètres ; ce sont donc de véritables petits chemins de fer ayant un caractère absolument local.

Les 345 kilomètres de tramways garantis qui n'avaient pas encore fait appel au concours de l'Etat jusqu'en 1891 se divisaient en huit lignes, avec des longueurs de 87, 71, 66, 10, 29, 31, 26 et 25 kilomètres, sans subvention en capital ; on avait construit la ligne de 66 kilomètres d'Annemasse à Samoens (Haute-Savoie), entièrement en exploitation en 1891 ; le Calvados vit ouvrir à l'exploitation, en 1891, un tronçon de 9 kilomètres, puis les lignes de 87 kilomètres (Drôme) et de 26 kilomètres (Armentières à Halluin) se trouvaient encore en construction. Pour toutes ces lignes on n'avait versé aucune subvention en capital. Pour les lignes de l'Isère (71 kilomètres, dont 29 en exploitation), les communes avaient versé une subvention de 195.800 francs ; la ligne de Pithiviers à Toury (31 kilomètres) allait être construite par le département du Loiret, à ses propres frais, avec l'aide des communes et des particuliers. Pour la ligne de 25 kilomètres, le département de la Sarthe avait promis une importante subvention.

On ne peut pas prévoir quelle sera la situation de ces lignes, en ce qui concerne la garantie ; d'après les résultats de 1892 et de 1893, que nous donnons plus loin, elles y feront un très large appel.

Le troisième groupe est formé par les tramways qui déjà ont eu recours

1. Voir le *Rapport de M. Georges Cochery, Annexe IV*, p. 278 et suivantes.

à la garantie. Dans son rapport de 1893, M. Georges Cochery[1] donne des détails précis sur les frais de premier établissement et sur la répartition de ces frais entre les entrepreneurs, les départements, les communes et les particuliers. Il ne parle pas, toutefois, du réseau le plus étendu, celui de la Côte-d'Or, ayant une longueur de 155 kilomètres. Le réseau concédé à la Compagnie des chemins de fer du Sud de la France n'a été ouvert en totalité à l'exploitation qu'en 1891; il n'a, du reste, reçu aucune subvention.

Les frais d'établissement des 313 autres kilomètres, qui ont fait appel à la garantie, en exploitation à la fin de 1891, s'établissent de la manière suivante :

TRAMWAYS ET DÉPARTEMENTS	LONGUEUR D'EXPLOITATION	TOTAL DES FRAIS D'ÉTABLISSEMENT	DÉPENSES SUPPORTÉES			
			PAR LES CONCESSIONNAIRES	PAR LES DÉPARTEMENTS	PAR LES COMMUNES	PAR LES PARTICULIERS
	kilom.	francs	francs	francs	francs	francs
Société des ch. d. f. du Périgord (Dordogne et Haute-Vienne.........	133	8.202.432	2.792.148	5.380.284	30.000	»
Compagnie des tramways de Loir-et-Cher.......	111	4.465.000	»	4.465 000	»	»
Châteaubriant à Saint-Julien-de-Vouvantes (Loire-Inférieure).....	15	785.221	785.221	»	»	»
Cambrai à Catillon (Nord)	36	3.048.999	2.682.822	242.077	123.600	500
Le Grand-Lucé à la Chartre (Sarthe).......	18	1.185.681	466.470	718.207	1.004	»
ENSEMBLE........	313	17.687.333	6.726.661	10.805.568	154.604	500
Dépense kilométrique...		56.509	21.491	34.523	494	1
Proportion $^0/_0$..........		100	38,0	61,1	0,9	0,0

M. Georges Cochery[2] fixe à 53.343 francs la moyenne des frais de premier établissement des 545 kilomètres de tramways garantis; c'est une donnée que nous ne pouvons pas chercher à contrôler, mais qui concorde très bien avec le prix kilométrique calculé plus haut, puisque les tramways ci-dessus comprennent ceux qui sont les plus coûteux [Cambrai-Catillon (Nord) — plus de 80.000 francs par kilomètre]. Si l'on admet le chiffre moyen des frais kilométriques donné par M. Georges Cochery, la dépense totale des 562 kilomètres de tramways garantis s'élève à la somme ronde de 30 millions de francs. Sur cette somme, la part de 10.800,000 francs, attribuée aux départements, ne dépasse pas la proportion de 33 $^0/_0$, qui est, malgré tout, assez élevée pour des lignes purement locales qui pouvaient rece-

1. Voir le rapport de M. Georges Cochery, p. 24 et 278. Les documents principaux, ainsi que les documents divers de la statistique officielle, ne donnent malheureusement pas de renseignements sur les frais de premier établissement des tramways garantis.
2. Voir le *Rapport de M. Georges Cochery*, p. 120.

voir des communes une participation beaucoup plus empressée. Ce fait est une des conséquences fatales de la loi de 1880. Pour l'expliquer, il est important de montrer que les subventions les plus considérables ont été données aux tramways ayant le plus grand parcours, qui étaient forcés de réclamer effectivement une garantie d'intérêts. S'il est à peine possible que des voies ferrées d'une longueur de 133 ou de 111 kilomètres soient désignées comme tramways, dans le sens ordinaire de ce mot, et si, en prévision d'un faible trafic et dans le but de diminuer, autant que possible, les frais de premier établissement, l'on est forcé d'établir sur des grandes routes la voie ferrée et de classer ces lignes comme tramways et non comme chemins de fer d'intérêt local, il est, toute proportion gardée, plus difficile encore de trouver des entrepreneurs pour ces lignes. C'est pourquoi il a fallu verser des subventions en capital, et, comme le concours de l'Etat ne peut être donné que sous forme de garantie et seulement lorsque les départements s'engagent à verser une subvention, c'est à ceux-ci que revient tout d'abord la charge de subventionner l'entreprise locale. Pour les départements qui avaient un grand intérêt à la création de tramways, il y avait avantage à ne pas accorder de garantie, mais à verser des subventions en capital pouvant s'élever au besoin aux deux tiers et même jusqu'à la totalité des frais de premier établissement (Loir-et-Cher) [1].

De plus, les départements peuvent réclamer à l'Etat une participation d'autant plus élevée que, dans le but de pouvoir évaluer la garantie, ces subventions sont calculées en annuités; en même temps, comme créanciers du capital des lignes, ils peuvent accaparer les versements de garantie. La moitié du service financier des capitaux de construction se trouve, de cette manière, toujours couverte par la garantie. Cela s'est produit effectivement en vertu des dispositions de l'acte de concession pour les lignes de Loir-et-Cher, de la Sarthe, de la Dordogne; les avances de garantie que l'Etat doit payer ne reviennent pas aux rétrocessionnaires, mais aux départements intéressés qui, de leur côté, n'ont à se préoccuper d'aucun versement annuel à fournir. Le département du Nord n'avait point, jusqu'en 1891, de versement annuel à effectuer pour le tramway Cambrai à Catillon, attendu que sa subvention en capital avait une valeur égale aux versements demandés à l'Etat et payés par celui-ci. Pour les tramways de la Loire-Inférieure (Châteaubriant à Saint-Julien-de-Vouvantes), concédés sans subvention en capital, l'Etat et le département effectuent des versements annuels; le même cas s'est présenté aussi en 1891, pour le réseau de la Côte-d'Or, construit également sans subvention.

Après ces observations explicatives, nous donnons ci-après la situation des avances de garantie réellement dues aux six réseaux de tramways en exploitation de 1884 à 1891.

1. Ce cas nous offre, du reste, un exemple frappant de la folie qu'il y a à fixer forfaitairement la subvention à verser aux entrepreneurs de tramways et de chemins de fer d'intérêt local. Le département du Loir-et-Cher s'était engagé, vis-à-vis de la Compagnie des tramways, à lui payer la somme de 4.465.000 francs pour couvrir la totalité des frais de premier établissement des 111 kilomètres, et il a effectivement versé cette somme. (Voir Rapport de M. Georges Cochery, p. 280): mais les frais réels de construction ne montèrent qu'à 4.008.606 francs (même rapport, p. 27), de sorte que la Compagnie a fait un bénéfice de 456.000 francs, en construisant la ligne.

Les communes et les particuliers n'y participent pas, tandis que, sur les 986.609 francs d'avances de garantie fournis par l'Etat, une grande partie, soit 702.020 francs, est versée dans la caisse départementale. En 1891, la somme s'est élevée à 209.806 francs; les subventions de construction, fournies jusque-là par les départements, s'élevaient (d'après le tableau de la page 589) à 10.805.568 francs, ce qui donne, au taux de 5 %, une annuité de 540.278 francs, dont il y a lieu de déduire une portion de 209.806 francs versés par le Trésor; ainsi donc la charge réelle des départements, en 1891, ressort à 330.472 francs, plus 241.824 francs payés comptant, soit un total de 572.296 francs, qui dépasse de 189.406 francs les avances de garantie exigées de l'Etat pour cette même année.

Avances de garantie pour les tramways garantis en vertu de la loi de 1880.

ANNÉES	MAXIMUM de la PARTICIPATION DU TRÉSOR	LONGUEUR EXPLOITÉE	GARANTIE RÉCLAMÉE	PART DE L'ÉTAT	PART des DÉPARTEMENTS	GARANTIE PAYÉE PAR L'ÉTAT
	francs	kilomètres	francs	francs	francs	francs
1884	15.532	18	9.456	9.456	»	9.456
1885	15.532	18	14.127	14.127	»	14.127
1886	234.726	54	24.545	24.545	»	24.545
1887	254.726	54	29.000	29.000	»	29.000
1888	496.782	250	81.421	79.016	2.405	79.016
1889	566.782	266	229.716	209.716	20.000	209.716
1890	588.873	301	257.859	237.859	20.000	237.859
1891	722.143	458	624.714	382.890	241.824	382.890 (1)
	»					
TOTAL			1.270.838	986.609	284.229	986.609 (1)

En 1891, le déficit des six tramways subventionnés se trouve être tel que ceux-ci auraient eu besoin, pour couvrir leurs insuffisances, d'un excédent de recettes de 955.186 francs, en moyenne 2.085 francs par kilomètre. Ce déficit fut couvert, jusqu'à concurrence de 382.890 francs, par la garantie de l'Etat et, jusqu'à concurrence de 241.824 francs, par un versement en argent des départements. Le surplus, soit 330.472 francs, représente la valeur des intérêts des subventions de construction fournies par les départements. L'Etat supporta donc, en chiffres ronds, 41 %, et les départements 59 % de ce déficit, proportion où la charge du Trésor paraît excessive, si l'on tient compte que les avances de garantie ne sont pas productives d'intérêts, que l'Etat ne possède sur ces lignes aucun droit de rachat et qu'il ne profitera en rien des excédents de bénéfices éventuels. La contribution des communes et des particuliers aux frais de premier établissement s'élevant, en 1891, à un total de 154.604 francs, représente ainsi une annuité

1. Le rapport de M. Georges Cochery (p. 38) donne 392.887 francs pour 1891 et 996.604 francs pour la période 1884-1891; les deux chiffres sont évidemment des fautes d'impression, car on ne comprendrait guère que l'Etat eût payé 10.000 francs de plus que ce qu'on lui demandait. Du reste, le rapport de la Commission du budget de 1895 donne, pour 1890 et 1891, la somme de 224.427 francs et 382.200 francs.

insignifiante de 7.750 francs seulement; elle peut servir d'indication pour démontrer par quel moyen on pourrait alléger les charges de l'Etat pour ces lignes ayant un caractère essentiellement local.

On pourrait aussi se demander si quelques-uns de ces tramways n'ont pas une longueur sortant des limites normales d'un trafic local ; la loi de 1880 a admis, en fait, que les tramways pouvaient être établis en déviation, sans fixer une limite maximum à ces déviations. Mais on ne peut les considérer que comme des annexes ou des rectifications de routes et de chemins; aussi l'article 29 du projet spécifie-t-il que l'on ne devrait regarder comme tramways que les lignes isolées qui emprunteront le sol de chemins existants sur plus des deux tiers de leur longueur et les lignes reliées entre elles de manière à former un réseau unique, qui satisferont à la même condition que la partie de ce réseau à concéder à titre ferme et non compris les concessions qui pourraient être prévues à titre éventuel.

Les différentes lois des chemins de fer d'intérêt local mentionnent enfin une troisième catégorie de chemins de fer secondaires : les chemins de fer industriels, qu'il ne faut pas assimiler aux chemins de fer d'intérêt local. L'article 22 de la loi de 1880 et l'article 25 correspondant du projet de loi de 1893 disent seulement que les dispositions de l'article 20 de la loi de 1880, en vertu duquel le préfet peut dispenser de poser des clôtures ou des barrières, sont également applicables aux concessions de chemins de fer industriels; pour le reste, ils n'ont pas été l'objet de dispositions législatives. Puisqu'ils sont surtout destinés à servir des intérêts privés, et qu'il s'agit seulement de les établir sur des terrains appartenant aux propriétaires intéressés, le département ou les communes n'ont pas souvent eu à intervenir pour la concession : aussi est-ce l'Etat qui, jusqu'ici, a concédé tous ces chemins.

Les chemins de fer industriels ressemblent un peu aux chemins de fer miniers, qui ont exigé une législation spéciale, au point de vue de la police des mines, et qui l'ont eue par la loi du 27 juillet 1880. Cette loi distingue trois catégories : les chemins de fer qui sont compris dans le rayon de la mine dont ils dépendent avec ou sans déviation et ceux qui sont situés en dehors du périmètre de la mine. Dans les deux premiers cas, c'est le préfet qui donne l'autorisation; dans le dernier, c'est le Ministre.

Pour les chemins de fer industriels et miniers, le droit d'expropriation, c'est-à-dire la déclaration d'utilité publique, est lié à leur affectation éventuelle au service public des voyageurs et des marchandises.

LONGUEUR A LA FIN DE L'ANNÉE :	CHEMINS INDUSTRIELS		CHEMINS MINIERS		ENSEMBLE	
	1889	1893	1889	1893	1889	1893
En exploitation.....	223	222	10	42	233	264
A construire........	18	18	1	11	19	29
Non concédés......	33	32	30	4	63	36
ENSEMBLE......	274	272	41	57	315	329

Au point de vue financier, ces deux catégories de chemins de fer ne demandent rien aux pouvoirs publics ; aussi ne trouve-t-on, dans les statistiques officielles, que des renseignements sur leur longueur : on voit ainsi qus, dans les dernières années, les chemins de fer miniers ont seuls pris quelque développement. Il faut, du reste, remarquer que les chemins de fer industriels sont inscrits, dans la *Statistique officielle*, sous la rubrique *Chemins de fer industriels et divers;* cela tient à ce que l'on rattache à ces voies ferrées la moitié du chemin de fer sous-marin de Calais à Douvres (25 kilomètres), encore à l'état de projet, et un grand nombre de lignes de raccordement entre les mines et le réseau d'intérêt général ; on n'appelle chemins de fer miniers que ceux qui ne sortent pas du rayon de la mine. Les statistiques officielles ne les mentionnent qu'incidemment et ne les comprennent pas dans les tableaux relatifs au réseau des lignes déclarées d'utilité publique.

Pour compléter le résumé du système des chemins de fer français, il faut dire quelques mots du régime des voies ferrées en Algérie et en Tunisie[1]. L'Algérie est une colonie relativement récente. Par son heureuse situation et par sa proximité de la métropole elle a, sur les autres colonies, l'avantage d'exciter au plus haut point l'intérêt des Français et la jalousie des étrangers. En étudiant le développement de ses chemins de fer et en chiffrant les capitaux qui y ont été dépensés, on s'aperçoit que les concessions de plusieurs lignes classées dans le réseau d'intérêt général sont soumises à des stipulations qui présentent beaucoup d'analogie avec le régime de la loi du 11 juin 1880. De plus, le régime adopté peut s'apprécier avec d'autant plus de netteté que toutes les lignes, concédées à titre définitif, sont aujourd'hui complètement livrées à l'exploitation. On a donc en face de soi un système de chemins de fer provisoirement complet.

Nous avons déjà vu que, pour la plus ancienne concession de chemin de fer en Algérie, qui remonte à 1860, les travaux de construction ne furent entrepris qu'après que la Compagnie concessionnaire eut rétrocédé ses droits à la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée. L'Etat approuva cette rétrocession en 1863, et il en profita pour faire établir un plus grand nombre de lignes d'intérêt général dans la province déjà colonisée. De son côté, la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée avait un intérêt particulier à obtenir ces concessions, car Marseille, le port de transit pour tout le commerce algérien, était déjà le point terminus de ses lignes pour la Méditerranée. Grâce à son réseau algérien, elle allait avoir dans les mains la clef de tout le trafic africain et les lignes de pénétration des ports de Philippeville et d'Oran aux deux importantes villes, Constantine et Alger, lui donneraient une influence prédominante sur les Compagnies de navigation qui parcourent la Méditerranée. L'Etat, fort occupé à faire des dépenses utiles pour la colonie, se trouva très satisfait, après l'insuccès des premiers concessionnaires, de trouver dans la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, déjà solidement établie en France, un entrepreneur qui non seulement offrait une surface financière suffisante pour la construction des lignes, mais qui était aussi par avance intéressé à

1. Pour le développement de ces réseaux et pour les résultats de leur exploitation, voir le chapitre XIV.

développer le trafic et à exploiter avec prudence. La ligne d'Alger à Blidah fut la première ouverte en 1862 ; l'inauguration des autres suivit sans interruption de 1868 à 1871. Actuellement le réseau, communément appelé P.-L.-M. algérien, est celui qui donne les résultats financiers les meilleurs. La concession, accordée pour quatre-vingt-dix-neuf années, était absolument analogue à celles des lignes métropolitaines d'intérêt général à trafic moyen. L'Etat avait accordé préalablement une subvention en capital de 80 millions pour la construction, et il s'était engagé à garantir pendant soixante-quinze ans un revenu de 5 %, à titre d'avance, au capital de premier établissement versé par la Compagnie et dont le maximum était également limité à 80 millions.

La Compagnie devait rembourser les avances de garantie qu'elle aurait encaissées, y compris la majoration de 4 % pour intérêts, dès que les recettes donneraient un produit net supérieur à 5 %. Lorsque ce produit net dépasserait 8 % du capital de premier établissement, l'Etat aurait le droit de réclamer pendant cinq ans un abaissement de tarifs, sans toutefois que les taxes nouvelles pussent être inférieures aux taxes de même nature appliquées sur le réseau principal. Si, après cette réduction de tarif, le produit net venait encore à dépasser 8 % du capital de premier établissement, tout l'excédent devrait être partagé par moitié entre l'Etat et la Compagnie. Ainsi donc, subvention, garantie d'intérêts donnée sous forme d'avance et ayant une durée limitée, puis, comme compensation, partage éventuel des bénéfices avec l'Etat : telles sont les stipulations adoptées et qui sont semblables à celles en vigueur sur les lignes d'intérêt général de la métropole ; la seule différence consiste dans la durée de garantie, qui est plus longue en Algérie.

Avec le chemin de fer industriel des mines de Mokta-el-Hadid, près de Bône (33 kilomètres), qui, achevé en 1864, ne fut ouvert au trafic commercial que par un décret du 12 février 1885, la concession donnée à la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée fut la seule en Algérie, pendant plus de dix ans. Après la guerre, on décida d'augmenter le nombre des moyens de transport, aussi bien en Afrique que dans la métropole. Le Gouvernement concéda, en 1874, les lignes principales des trois Compagnies Ouest-Algérien, Bône-Guelma et Franco-Algérienne ; en 1875, celle de la Compagnie de l'Est-Algérien : enfin les concessions ultérieures de 1877-1878 et 1880-1886 étendirent considérablement le réseau. Mais les conventions nouvelles ne ressemblèrent pas au traité avec la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.

L'Etat ne fournit plus de subventions pour la construction. Mais, par contre, il garantit[1], pendant toute la durée de la concession, à la totalité du capital de premier établissement un revenu légèrement supérieur, en moyenne, à 5 %. Cette participation assurée de l'Etat, durant toute la concession, eut une influence engourdissante dont l'effet fut d'ôter aux Compagnies toute idée d'avoir une exploitation indépendante. Cette influence fut encore aggra-

1. A part les 33 kilomètres du chemin de fer des mines de Mokta-el-Hadid et les 214 kilomètres de la ligne d'Arzew concédés à la Compagnie franco-algérienne, toutes les lignes (Voir le chapitre XIV) peuvent faire appel à la garantie.

vée par le jeu des stipulations pour la fixation de la garantie annuelle (suppression de tout contrôle de dépenses et forfaits : 1° pour les dépenses de premier établissement; 2° pour le taux d'intérêt garanti; 3° pour les frais de l'exploitation).

Sauf quelques rares exceptions, le capital de construction était toujours fixe, et ce système (ainsi que nous l'avons déjà dit à propos des chemins de fer d'intérêt local) incite les Compagnies à réaliser des bénéfices sur le capital de construction lui-même. Par le tableau de la page 596 on peut comparer les maxima prévus avec les sommes réellement dépensées pour la construction à la fin de 1893.

Tout d'abord, on voit que le réseau était complètement terminé depuis 1892; aussi les chiffres permettent-ils un examen plus attentif : si l'on compare les colonnes 3 et 8, le maximum garanti et le capital de premier établissement réellement dépensé par les Compagnies, on voit que trois des quatre Compagnies, soumises au régime dont les conventions prévoient des forfaits de construction, ont effectivement réalisé des économies par rapport aux maxima garantis; ces économies apparaissent surtout pour l'Ouest-Algérien, qui a le réseau le plus petit. Il s'agit de savoir si ces économies concernent des lignes construites sous le système des dépenses réelles, limitées à un maximum ou sous le système du forfait. Dans le premier cas, une partie de l'économie profite à l'Etat dont la garantie éventuelle se trouve réduite; dans l'autre, c'est la Compagnie seule qui encaisse tout le bénéfice. Il est assez difficile de donner à ce sujet des renseignements précis, car le système du forfait a été employé concurremment avec le système des maxima; dans certains cas, par exemple, le forfait n'a été prévu que pour les travaux complémentaires ou pour les frais généraux; dans d'autres cas, au contraire, il a été promis pour tout le capital de premier établissement, et, il n'a été fixé des maxima que pour les travaux complémentaires. Afin de savoir dans quelle mesure le forfait a produit une économie, il convient donc de ne tenir compte que des lignes pour lesquelles ce système a été appliqué sans aucune exception [1].

Pour la ligne des Ouled-Ramoun à Aïn-Beïda (93 kilomètres), l'Etat a garanti à la Compagnie de l'Est-Algérien une somme fixe de 9.300.000 francs pour les frais de premier établissement, et a étendu cette garantie à une somme maximum de 935.000 francs, pour des travaux complémentaires dont l'exécution ne pourra être approuvée qu'après entier achèvement de la ligne. Le capital garanti est donc, au total, de 10.235.000 francs. Jusqu'à la fin de 1893, les dépenses (y compris celles du matériel roulant) s'élevaient au chiffre de 9.623.538 francs; mais les 600.000 francs en chiffres ronds, restant encore disponibles sur les 10.200.000 francs garantis, ne constituent pas, en tenant compte des travaux complémentaires prévus, un bénéfice pour la Compagnie.

L'Etat a garanti à la Compagnie de l'Ouest-Algérien une somme fixe de 8 millions pour la ligne Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-bel-Abbès (51 kilomètres). La ligne a coûté 8.807.825 francs, ou plutôt 10.006.825 francs avec

1. Les remarques du tableau 24 de la *Statistique des chemins de fer français, Documents principaux*, 1893, donnent à ce sujet tous les renseignements nécessaires.

COMPAGNIES D'INTÉRÊT GÉNÉRAL	LONGUEURS CONCÉDÉES à titre définitif	MAXIMUM DU CAPITAL GARANTI		DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT (MATÉRIEL ROULANT COMPRIS) A LA FIN DE 1893					
		Total	Par kilomètre	Longueurs exploitées	État	Localités	Compagnies	Ensemble	Dépense moyenne par kilomètre (3)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	kilom.	francs	francs	kilom.	francs	francs	francs	francs	francs
Avec garantie :									
P.-L.-M.	513	80.000.000 (1)	155.945	513	81.500.000	108.800	86.027.840	167.636.640	159.081 +167.695 (3)
Est-Algérien	887	191.952.272	216.406	887	»	»	189.653.053	189.653.053	213 814
Ouest-Algérien	368	86.606.360	235.343	368	»	»	79.565.000	79.565.000	216.209
Bône-Guelma [2]	661	135.860.114	205.537	661	»	»	132.284.493	132.284.493	200.128
Franco-Algérienne	454	34.081.000 (1)	75.068	454	6.970.404	»	35.026.000	41.996.404	15.353 + 77.150
TOTAL	2.883	528.499.746	183.316	2.883	88.470.404	108.800	522.556.386	611.135.590	30.725 + 181.254 (3)
Sans garantie :									
Franco-Algérienne	214	»	»	214	»	»	33.222.000	33.222.000	155.242
Mokta-el-Hadid	33	»	»	33	»	»	4.223.000	4.223.000	127.969
TOTAL GÉNÉRAL	3.130	528.499.746	183.316	3.130	88.470.404	108.800	560.001.386	648.580.590	28.299 +178.914 (3)

1. Non compris les subventions de l'État et des localités dont les chiffres sont indiqués aux colonnes 6 et 7 du tableau.
2. Y compris 225 kilomètres de lignes en Tunisie.
3. Dépenses avancées par les Compagnies (elles représentent la participation kilométrique de l'État ou des localités).

le matériel roulant. La convention n'a pas fixé le capital, mais a stipulé que la somme de 468.500 francs serait le maximum de la garantie éventuelle. La *Statistique officielle* fixe le capital à 8 millions; l'intérêt garanti ressort ainsi à 5,856 %, cela permet de conclure que, grâce à ce taux considérable, la Compagnie peut couvrir ses excédents de dépenses. Cependant on ne doit pas dire qu'elle tire un bénéfice de la garantie d'intérêts, attendu que les 468.500 francs versés par l'Etat ne représentent qu'environ 4,7 % de la somme de 10 millions, qui est le montant réel des frais de premier établissement.

Pour les lignes de Tunisie[1] concédées à la Compagnie de Bône-Guelma, l'Etat a promis un revenu net kilométrique de 10.122 francs, ce qui, pour 220 kilomètres, représente une subvention maximum de 2.226.840 francs. On a pris le taux excessif de 6 % pour déterminer ce chiffre de 10.122 francs ; aussi la *Statistique officielle* évalue-t-elle à 37.114.000 francs le capital garanti.

Le réseau de Tunisie, complètement armé, n'a coûté, malgré sa grande longueur de 225 kilomètres, que 36.653.698 francs ; la Compagnie bénéficie de l'intérêt à 6 % (37.114.000 — 36.654.000 = 460.000 francs); le bénéfice est même encore plus élevé, si l'on tient compte de ce fait que le taux réel a été bien inférieur à 6 %.

Pour la Compagnie Franco-Algérienne, ligne de Mostaganem à Tiaret (202 kilomètres), le montant total des frais de premier établissement, travaux complémentaires et études préparatoires, a été fixé à forfait à 21.656.000 francs. L'Etat a promis une garantie d'intérêts à 5 %, s'élevant à 1.082.800 francs. La ligne, y compris le matériel roulant, n'a coûté que 20.904.000 francs, dont l'intérêt à 5 % donnerait une charge annuelle de 1.045.200 francs; l'Etat s'est donc obligé à payer 37.600 francs de trop ; en réalité, le service des intérêts et de l'amortissement n'a exigé, en 1893, qu'une somme de 1.032.000 francs, parce que, jusqu'au 31 décembre 1892, on avait déjà amorti des obligations pour une valeur nominale de 423.500 francs.

Comme exemple de l'emploi simultané des maxima et des forfaits, il faut citer la ligne Tabia à Tlemcen, concédée à la Compagnie de l'Ouest-Algérien. L'Etat a promis une garantie pour un capital de 19.680.000 francs, qui comprend : 1° les frais de premier établissement arrêtés au maximum de 16.400.000 francs ; 2° une majoration de 20 % pour frais généraux, frais d'administration et pour l'intérêt et l'amortissement des capitaux pendant la période de construction.

Sans ce forfait de 20 %, l'Etat aurait vu ses avances de garantie fort diminuées, si les frais réels de construction étaient restés au-dessous des 16.400.000 francs ; en réalité, la ligne a coûté 18.890.557 francs.

De tous ces exemples, on peut conclure que le système de forfait appliqué aux frais de premier établissement n'a pas imposé à l'Etat de trop grands

1. **Note du Traducteur.** — Il s'agit du premier réseau.

sacrifices, et que la différence de 12.000.000 en chiffres ronds, qui apparaît au tableau de la page 596, entre les frais réels de premier établissement des quatre Compagnies et les maxima[1], a réduit en partie la garantie de l'Etat. Mais, en théorie, le système du forfait, appliqué à la construction avec une garantie d'intérêts de durée illimitée comme dans le cas présent, est toujours une expérience fort scabreuse. Même en supposant que le forfait soit calculé avec une telle précision que les Compagnies n'en peuvent tirer aucun bénéfice, c'est pour elles bien plus commode d'encaisser les intérêts du capital garantis par l'Etat pour toute la durée de leur existence que d'avoir à se préoccuper du développement du trafic et de l'augmentation des recettes. Une garantie sans limitation de durée enlève aux Compagnies le souci de prévoir un meilleur trafic et supprime tout ce qui peut les inciter à améliorer leur exploitation, afin de devenir indépendantes.

Le second mode de forfait qui a été employé dans toutes les conventions, c'est le taux d'intérêt fixe pour le calcul de la garantie ; on l'a chiffré arbitrairement, au lieu de prendre le cours moyen des émissions. Avant 1883, le taux forfaitaire, nous l'avons déjà vu, avait été généralement appliqué aux lignes de la métropole ; ce n'était donc pas une innovation pour les lignes algériennes ; mais, tandis que ce système a été abandonné depuis les conventions de 1883 pour les lignes d'intérêt général, il a continué d'être adopté pour les lignes algériennes, et il semble même difficile de faire autrement.

En France, la garantie ne s'appliquait, avant 1883, qu'aux lignes du second réseau, et l'Etat, en imposant une réduction du taux, pouvait rendre cette réduction applicable à tout le capital-obligations et pour une durée beaucoup plus longue. En Algérie, au contraire, la garantie, dès l'origine, était promise à la totalité du capital de premier établissement et pour toute la durée de concession ; les concessionnaires n'avaient donc aucun motif de renoncer à une situation qui présentait pour eux de si grands avantages.

Voyons maintenant ce qu'a d'exagéré ce taux conventionnel qui varie de 4,85 à 6 % selon les Compagnies et même pour chacune des lignes d'une seule Compagnie.

Le tableau de la page 599 ci-après donne les taux les plus élevés et les plus bas fixés pour chaque Compagnie, ainsi que le maximum des avances de garantie de l'Etat (maximum total ou kilométrique) ; la colonne 7 indique, pour faciliter la comparaison, l'intérêt réel des obligations (amortissement non compris), calculé d'après le prix réel d'émission (colonne 6) :

1. Compagnies : Ouest-Algérien, Est-Algérien, Bône-Guelma, Franco-Algérienne :

528.500.000 — 80.000.000 — (522.500.000 — 86.000.000) = 12.000.000

Note du Traducteur. — Au 31 décembre 1897, la différence n'était plus que de 6 millions.

COMPAGNIES	TAUX DE LA GARANTIE		MAXIMUM DU REVENU		PRIX MOYEN	TAUX D'INTÉRÊT (amortissement non compris)
	Effectif	Moyen	Total	Kilométrique	d'émission	
1	2	3	4	5	6	7
	$^0/_0$	$^0/_0$	francs	francs	francs	francs
Cie P.-L.-M.	5	5	4.000.000	7.797	»	»
Cie de l'Est-Algérien	5,25 et 5	5,129	9.845.663	11.100	338,5	4,44
Cie de l'Ouest-Algérien	4,85 — 5,856 (1)	4,99	4.321.868	11.744 (2)	347,5	4,33
Cie de Bône-Guelma	6 et 5	5,687	7.727.107	11.690	281,5	5,33
Cie Franco-Algérienne	4,85 et 5	4,964	1.691.862	3.726 (3)	323,6 (4)	5,64
Résultat	4,85 — 6	5,219	27.586.500	9.569 (3)	320,4	4,68

D'après M. Leygue[5], le taux effectif pour la période 1859-1884 a été de 4,75 $^0/_0$ pour les emprunts d'Etat et de 4,81 $^0/_0$ pour les obligations de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée. Pour les quatre Compagnies algériennes, le taux effectif de leurs obligations est légèrement inférieur à celui des obligations de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée. Cela tient à ce que le taux moyen a été calculé pour une période de dix ans au lieu du taux moyen de la dernière année. De plus, la prime d'amortissement est réduite par suite de la durée des concessions algériennes, qui est d'environ cent ans.

En outre, il convient toujours de limiter d'avance l'intérêt à servir au capital, et pour les Compagnies secondaires, dont le crédit est moindre, cette précaution présente beaucoup d'importance, car c'est le seul moyen d'enrayer

1. M. Leygue (*Chemins de fer*, p. 148) donne un tableau analogue, dans lequel il oublie la ligne Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-bel-Abbès.

2. M. Leygue indique le chiffre de 11.494 francs pour une longueur de 372 kilomètres; mais la longueur des lignes de la Compagnie de l'Ouest-Algérien, d'après la *Statistique officielle*, n'est que de 368 kilomètres, comme on le donne au tableau, page 596.

3. M. Leygue fixe à 2.552 francs la recette kilométrique des chemins de fer concédés à la Compagnie Franco-Algérienne, et à 8.910 francs seulement la recette moyenne de toutes les Compagnies. Il faut rectifier ces chiffres, car on ne doit évidemment considérer ici que la longueur des lignes garanties (Voir à ce sujet le tableau, page 596).

4. D'après le calcul fait pour les 97.780 titres que la Compagnie a émis pour les lignes garanties et postérieurement concédées. Les 100.000 titres que la Compagnie a émis, en 1874, pour la construction de son réseau, n'ont produit qu'un capital de 19.820.880 francs, soit une moyenne de 198 fr. 20 seulement par obligation à 500 francs, valeur nominale. La Compagnie est en liquidation judiciaire depuis 1889; par un concordat du 19 avril 1890, les 97.709 obligations restant encore à amortir ont été admises dans la liquidation pour 200 francs, formant deux séries. Les 100 francs de la série A seront remboursés en quatre-vingt-deux années et jouiront, jusque-là, d'un intérêt de 2 fr. 50; les autres 100 francs (série B) seront remboursés à une époque indéterminée, et jouiront dans l'intervalle d'un intérêt proportionné aux bénéfices de la Compagnie, sans pourtant que cet intérêt puisse dépasser 4 $^0/_0$. On s'explique les résultats de cette ligne à voie étroite jouissant toujours du privilège de l'exploitation de l'alfa, en considérant qu'à l'origine ses obligations, d'après le cours d'émission, ont profité d'un revenu réel de 7,5 $^0/_0$, revenu que produisent à peine aujourd'hui les lignes d'intérêt général de premier ordre.

5. M. Leygue, *l. c.*, p. 148.

les charges de garantie imposées à l'Etat. Pour toutes ces raisons, il eût été plus rationnel de prévoir un taux maximum et de choisir à cet effet le taux effectif des emprunts.

Les frais d'exploitation, d'après lesquels on calcule la garantie annuelle, forment le troisième élément forfaitaire. En étudiant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local, on a vu que l'Etat contribuait, pour partie, à garantir une certaine recette brute ; en conséquence, afin de déterminer la subvention de l'Etat, il fallait rechercher la recette réelle, et le calcul des frais de l'exploitation ne servait qu'à vérifier si l'intérêt du capital de premier établissement obtenu avec l'aide de la subvention du Trésor ne dépassait pas un certain taux.

Pour les chemins de fer algériens, on s'est affranchi de la fixation des frais réels. Les conventions assignent aux frais d'exploitation des coefficients déterminés, variant d'après les recettes brutes kilométriques, et décroissant par paliers de 100 francs, et en même temps elles indiquent pour chaque palier, à côté du coefficient, un maximum qui ne doit pas dépasser le montant des frais. Les échelles varient non seulement pour les différentes Compagnies, mais aussi pour les différentes lignes d'une même Compagnie.

Le tableau des pages 602-603 indique les différents barèmes. Les chiffres romains les désignent ; ceux entre parenthèses rappellent l'année à partir de laquelle ces barèmes ont été applicables.

Dans tous ces barèmes, on a indiqué le coefficient de 52 à 50 °/₀ comme suffisant (d'après les résultats de l'expérience) pour couvrir les dépenses d'exploitation à partir d'une recette de 20.000 francs. Parmi les barèmes propres aux lignes à voie normale, deux groupes sont bien distincts : ceux qui, pour les recettes les plus basses, ont un coefficient fixe, et ceux qui, même pour ces recettes, ne portent en compte que les frais réels, ou du moins supposent que les frais sont égaux aux recettes. Les trois barèmes II, III et IV ont aussi cette particularité qu'entre la limite jusqu'à laquelle on porte en compte ces frais réels de l'exploitation et celle à partir de laquelle les coefficients décroissent et les maxima fixés vont en augmentant il y a une grande zone pour laquelle une somme invariable est attribuée pour les frais d'exploitation.

Lorsque les recettes brutes dépassent 11.000 francs par kilomètre, on applique le coefficient indiqué au barème ; il arrive cependant, par suite du maximum qui joue en même temps que le coefficient forfaitaire, que pour chaque palier il y a une zone pour laquelle les frais d'exploitation ne varient plus et restent limités au maximum :

Par exemple, de 16.000 à 20.000 francs, le maximum est atteint avec le coefficient de 54 ou 55 °/₀, pour une recette nette de 19.260 francs ou de 18.909 francs. Donc, jusqu'à 20.000 francs, c'est-à-dire pour un accroissement de recettes de 740 ou de 1.051 francs, les frais resteront invariables. De même pour le palier immédiatement inférieur, de 15.000 à 16.000 francs, le maximum des frais d'exploitation est atteint à 57 °/₀ pour une recette de 15.159 francs, à 56 °/₀ pour une recette de 15.435 francs. Donc, pour un accroissement de recettes de 840 ou de 565 francs, le chiffre des dépenses restera le même, et ainsi de suite.

Dans chaque palier, il y a donc un point au-delà duquel les Compagnies n'ont pas d'intérêt à augmenter leurs recettes, puisque, dans ce cas, les

frais réels d'exploitation augmenteraient et que la somme garantie resterait invariable. Cette constatation est fort importante, surtout si l'on considère que les chiffres des barèmes cités plus haut sont calculés par kilomètre. Ainsi, par exemple, pour des recettes de 16.000 à 20.000 francs (barème I), on a vu qu'il fallait une augmentation de 740 francs par kilomètre pour que les frais dépassent le maximum. Il faut donc un accroissement de recettes de 148.000 francs pour un réseau de 200 kilomètres et un accroissement de 222.000 francs pour un réseau de 300 kilomètres. Or, il est de toute évidence qu'une majoration de recettes aussi considérable entraîne forcément une augmentation importante des frais réels. Si donc les Compagnies ne peuvent espérer que les recettes brutes arriveront au palier immédiatement supérieur, elles ont un intérêt direct à arrêter le développement du trafic au-delà d'une certaine limite.

Cet intérêt des Compagnies à ne pas développer le trafic apparaît bien davantage encore pour les paliers inférieurs. Dans ce cas-là, en effet, le versement de garantie suffit pour parfaire le revenu garanti au moyen de l'excédent de recettes après déduction des frais forfaitaires ; mais, si ce coefficient forfaitaire ne couvre pas les frais réels de l'exploitation, ce sont les actionnaires qui en subissent la charge par une diminution de leurs revenus.

Donc si, par un accroissement des recettes brutes, les frais réels augmentent de façon à dépasser les frais forfaitaires, l'intérêt des Compagnies est d'arrêter l'accroissement des recettes, qui se transforme pour elles en une perte de bénéfices. En outre, comme les Compagnies ne peuvent jamais espérer recevoir de l'Etat une somme supérieure au maximum garanti, elles seront d'autant plus sûres d'encaisser ce maximum que les recettes brutes resteront au-dessous du plus faible coefficient forfaitaire; car leur excédent d'exploitation est alors égal à zéro, et l'Etat leur paye le revenu intégral du capital de premier établissement, qui est le maximum garanti; de plus, avec une exploitation réduite au minimum, les recettes peuvent s'augmenter de la différence entre les frais réels de l'exploitation et les frais forfaitaires.

Le barème III donne, pour ainsi dire, un caractère légal à cette situation tout à fait irrationnelle ; c'est ainsi que, pour des recettes comprises entre 5.000 et 7.460 francs, les frais d'exploitation forfaitaires sont égaux aux recettes elles-mêmes ; par exemple, la Compagnie de l'Est-Algérien ne peut rien faire de plus avantageux que d'organiser l'exploitation sur ses lignes de telle sorte que les recettes se maintiennent toujours entre ces deux limites, 5.000 et 7.460 francs.

On peut donner les mêmes explications, *mutandis mutatis*, aux lignes à voie étroite (barèmes VII, VIII et IX). Seul, le barème X semble mieux faire la part des circonstances : au lieu de calculer les frais d'exploitation d'après des coefficients décroissants, à mesure que les recettes augmentent, au lieu de fixer un maximum pour chaque palier, il ajoute à une part toujours la même des recettes brutes une somme fixe toujours la même représentant la portion prétendue invariable des dépenses d'exploita-

BARÈMES POUR LE CALCUL DES DÉPENSES D'EXPL

RECETTE BRUTE KILOMÉTRIQUE	LIGNES A VOIE NORMALE							
	EST-ALGÉRIEN ET OUEST-ALGÉRIEN		EST-ALGÉRIEN				EST-ALGÉRIEN ET BÔNE-GUELMA (2)	
	I (1874) (1)		II (1880)		III (1880)		IV (1874)	
	Coefficient d'après les recettes brutes	Maximum	Coefficient d'après les recettes brutes	Maximum	Coefficient d'après les recettes brutes	Maximum	Coefficient d'après les recettes brutes	Maximu
francs	0/0	francs	0/0	francs	0/0	francs	0/0	francs
Au-dessous de 5.000....					Une somme fixe de 5.000 fr.			
5.000 - 6.000....			Dépense réelle	7.460	Égales à la recette			
6.000 - 6.500....								
6.500 - 7.000....								
7.000 - 7.460....	Une somme fixe de 7.460 francs						Une somme fixe de 7.000 francs	
7.460 - 8.000....			Comme pour le barème I		Comme pour le barème I			
8.000 - 9.000....								
9.000 -10.000....								
10.000 -11.000....								
11.000 -12.000....	68	7.920					64	7.440
12.000 -13.000....	66	8.190					62	7.800
13.000 -14.000....	63	8.400					60	8.120
14.000 -15.000....	60	8.550					58	8.400
15.000 -16.000....	57	8.640					56	8.640
16.000 -20.000....	54	10.400					55	10.400
Au-dessus de 20.000....	52	»					52	»

1. Compagnie de l'Est-Algérien : Constantine à la Maison-Carrée; Compagnie de l'Ouest-Algérien : ligne de Sainte-Barbe-du-Tléla à Sidi-bel-Abbès et Ras-el-Mâ.

2. El-Guerra à Batna : Compagnie Bône-Guelma; Compagnie de l'Est-Algérien.

TATION SERVANT A DÉTERMINER LA GARANTIE D'INTÉRÊTS.

OUEST-ALGÉRIEN				LIGNES A VOIE ÉTROITE						
OUEST-ALGÉRIEN				BÔNE-GUELMA		EST-ALGÉRIEN ET BÔNE-GUELMA (3)		FRANCO-ALGÉRIEN		FRANCO-ALGÉRIEN ET OUEST-ALGÉRIEN
V (1882)		VI (1885)		VII (1877)		VIII (1880-1885)		IX (1884)		X (1886)
Coefficient d'après les recettes brutes	Maximum	Coefficient d'après les recettes brutes	Maximum	Coefficient d'après les recettes brutes	Maximum	Coefficient d'après les recettes brutes	Maximum	Coefficient d'après les recettes brutes	Maximum	Coefficient d'après les recettes brutes
0/0	francs	0/0	francs	0/0	francs	0/0	francs	0/0	francs	
Une somme fixe de 7.000 francs		Dépense réelle	7.000	Une somme fixe de 7.700 francs		Une somme fixe de 5.000 francs (4)		Dépense réelle	6.500	$\frac{R}{3}$ + 3.500 francs et $\frac{R}{3}$ + 3.000 francs avec minimum de 5.000 francs.
						Dépense réelle égale à la recette	5.000			
							5.520			
						92	5.950			
		Une somme fixe de 7.000 francs						Une somme fixe de 6.500 francs		
						85	6.240			
						78	6.570			
Une somme fixe de 7.460 francs						73	6.900	Comme pour le barème VIII		
						69	7.260			
Une somme fixe de 7.920 francs		Comme pour le barème V		70	8.040	66	7.560			
Comme pour le barème I				67	8.320	63	7.800			
				64	8.540	60	7.980			
				61	8.700	57	8.250			
				58	8.800	55	8.320			
				55	10.400	52	10.000			
				52	»	50	»			

3. Est-Algérien : Ouled-Ramoun à Aïn-Beïda; Compagnie de Bône-Guelma : ligne de Souk-Abras à Tebessa.
4. Compagnie de Bône-Guelma : ligne de Souk-Ahras à Tebessa.

tion ; dans cette formule, à mesure que les recettes augmentent, la portion fixe a pour effet d'abaisser le coefficient. Mais ce type de formule, qui est la base du calcul de tous les coefficients forfaitaires, n'est pas suffisant pour répondre à toutes les exigences économiques. Il n'est d'abord pas absolument juste d'admettre que ce qu'on appelle les frais variables de l'exploitation s'élèvent toujours à un tiers des recettes brutes ; à mesure que les recettes augmentent, les dépenses ne croissent pas dans la même proportion ; l'augmentation des recettes peut principalement se produire pour un meilleur usage des procédés d'exploitation, pour une même longueur exploitée. Par contre, pour des réseaux de peu d'étendue, la portion fixe de la formule permet quelquefois des économies. Dans cette hypothèse, les frais de l'exploitation (fonction de la recette brute) dépasseraient (au détriment de la garantie de l'Etat) les dépenses réelles.

Ce calcul hypothétique des frais d'exploitation a le grand inconvénient de s'écarter tout à fait de la réalité. La formule d'exploitation $K = A + BR$ peut servir de type à toutes les formules forfaitaires d'exploitation, dans lesquelles A indique la somme fixe correspondant aux frais généraux et de personnel, BR la somme variable proportionnée à l'exploitation, qui varie avec la recette R et le coefficient B du barème inscrit dans la convention.

Si on appelle a et bR les résultats réels de l'exploitation, il résultera que, si a et b sont inférieurs à A et B, la formule forfaitaire attribuera un bénéfice au concessionnaire. Le bénéfice sera moindre, si un des éléments, a et b, est seul inférieur à A et B. Si même A et B pouvaient être assez exactement chiffrés pour être absolument égaux à a et b, l'avantage disparaîtrait pour les Compagnies ; mais il pourrait arriver qu'avec une augmentation de recettes, A et B ou même B tout seul deviennent, au détriment des Compagnies, inférieurs à a ou b. Devant cet aléa, les concessionnaires sont incités à enrayer, autant que possible, l'accroissement des recettes, et même, dans certains cas, à l'arrêter complètement. En outre, s'il était possible de déterminer B de telle sorte qu'il restât toujours égal à b, et que les Compagnies ne pussent faire aucun bénéfice sur cet élément des frais, il serait encore possible, en restreignant l'exploitation, que le coefficient fixe a fût inférieur à A. Pour toutes ces raisons, les Compagnies sont fondées à suivre une ligne de conduite absolument opposée au but des chemins de fer, en ayant une exploitation assez réduite pour être assurées de maintenir les frais réels dans les limites du forfait et, d'autre part, d'obtenir ce forfait au moyen des recettes brutes. Mais elles n'ont aucun intérêt à ce que les recettes brutes croissent ; car, si les recettes et les dépenses se balancent, l'Etat doit payer intégralement l'intérêt garanti ; ce résultat est certainement, pour les Compagnies, le plus commode et aussi le plus avantageux, car le taux forfaitaire de la garantie, supérieur au taux réel des emprunts, leur procure un bénéfice, et, chose importante à constater, ces avantages leur sont assurés jusqu'à la fin des concessions.

En France, ces inconvénients ont été plusieurs fois signalés, et les Commissions du Budget ont, à diverses reprises, reproché aux conventions algériennes de ne pas intéresser les Compagnies à une gestion économique et de les encourager, au contraire, à ne pas développer le trafic.

Rien ne peut mieux démontrer qu'une formule mathématique ce que

ces forfaits d'exploitation ont de bizarre. Appelons C le capital kilométrique garanti, Z le taux de la garantie, R les recettes brutes, K les frais d'exploitation calculés d'après la formule forfaitaire $K = A + BR$. La garantie G sera déterminée par la formule :

$$\begin{aligned} G &= ZC + A + BR - R \\ &= ZC + A - (1 - B)\,R \end{aligned}$$

En remplaçant dans cette formule les éléments forfaitaires par les valeurs réelles (g, z, c, a, b), on a :

$$g = zc + a - (1 - b)\,R.$$

Le profit des Compagnies apparaît dans la différence $G - g$ et s'exprime par la formule suivante :

$$G - g = \left\{ \begin{array}{l} (ZC - zc) + (A - a) - (1 - B)\,R + (1 - b)\,R \\ (ZC - zc) + (A - a) + (B - b)\,R. \end{array} \right.$$

Le terme $ZC - cz$ mesure les avantages que les Compagnies peuvent retirer du forfait de construction et du forfait d'intérêt.

Nous donnons ci-dessous et à la page 606 la situation au 31 décembre des années 1893 et 1898, résultat du système de garantie des chemins de fer d'Algérie[1] :

AU 31 DÉCEMBRE 1893		COMPAGNIES					
		P.-L.-M.	EST-ALGÉRIEN	OUEST-ALGÉRIEN	BÔNE-GUELMA	FRANCO-ALGÉRIENNE	ENSEMBLE
		francs	francs	francs	francs	francs	francs
Avances	Capital.....	29.547.887	73.305.462	16.943.008	103.957.995	12.525.714	236.280.066
	Intérêts....	17.106.257	11.370.450	2.399.618	24.989.979	1.526.560	57.392 864
	Ensemble ..	46.654.144	84.675.912	19.342.626	128.947.974	14.052.274	293.672.930
Remboursements	Capital.....	218.427	96.204	190.891	91.880	»	597.402
	Intérêts....	999.179	11.140	38.542	2	»	1.048.863
	Ensemble ..	1.217.606	107.344	229.433	91.882	»	1.646.265
Montant de la dette	Capital.....	29.329.460	73.209.258	16.752.117	103.866.115	12.525.714	235.682.664
	Intérêts....	16.107.078	11.359.310	2.361.076	24.989.977	1.526.560	56.344.001
	Ensemble ..	45.436.538	84.568.568	19 113.193	128.856.092	14.052.274	292.026.665

1. Voir la progression de cette dette, chapitre XIV, p. 388.

AU 31 DÉCEMBRE 1898		COMPAGNIES					
		P.-L.-M.	EST-ALGÉRIEN	OUEST-ALGÉRIEN	BÔNE-GUELMA	FRANCO-ALGÉRIENNE	ENSEMBLE
		francs	francs	francs	francs	francs	francs
Avances :	Capital...	33.719.422	123.566.461	34.045.434	93.414.488	25.545.451	310 291.253
	Intérêts...	23.477.584	30.462.853	7.405.643	28.546.567	5.312.304	95.204.951
	Ensemble.	57.197.006	154.029.314	41.451.077	121.961.055	30.857.755	405.496.207
Remboursements :	Capital...	218.427	115.843	264.863	110.526	»	709.659
	Intérêts...	1.042.864	23.876	89.742	»	»	1.156.482
	Ensemble.	1.261.291	139.719	354.605	110.526	»	1.866.141
Montant de la dette :	Capital...	33.500.995	123.450.618	33.780.571	93.303.962	25.545.451	309.581.597
	Intérêts...	22.434.720	30.438.977	7.315.901	28.546.567	5.312.304	94.048.469
	Ensemble.	55.935.715	153.889.595	41.096.472	121.850.529	30.857.755	403.630.066

Le remboursement des avances de garantie majorées de l'intérêt à 4 % commencera dès que les recettes nettes des Compagnies dépasseront 8 % du capital de premier établissement. Après complet remboursement de la dette de garantie, les excédents au-delà de 8 % seront partagés par moitié entre l'Etat et les Compagnies. Les excédents compris entre 6 et 8 % du capital serviront à constituer un fonds de réserve de 10 millions au maximum. Actuellement, il semble presque impossible que l'on puisse arriver à rembourser la dette.

Le défaut capital de ces conventions consiste (nous l'avons vu à plusieurs reprises) en ce que l'intérêt des Compagnies les pousse à trouver leur profit dans les allocations de garantie plutôt que dans le développement du trafic.

Comme il est impossible de prévoir si le trafic sera, dans un temps donné, suffisant pour couvrir les intérêts du capital, diverses solutions ont été proposées pour y remédier.

M. Colson estime qu'on devrait réduire, par une subvention définitivement donnée, le capital à la charge des Compagnies au chiffre que les produits nets de l'exploitation peuvent vraisemblablement rémunérer ; le partage des bénéfices au-dessus d'une recette déterminée viendrait sauvegarder les intérêts de l'Etat contre les erreurs d'appréciation des produits nets probables.

Dans la pensée de M. Leygue, les abus du système actuel relèvent plus particulièrement des forfaits d'exploitation : c'est donc sur ce point que doivent surtout porter les modifications des conventions intervenues ou à intervenir. Il lui semble nécessaire :

1° De n'admettre en compte que les dépenses réelles de construction et d'exploitation ;

2° De majorer l'intérêt garanti au capital-actions, proportionnellement à

l'accroissement des unités de trafic à la distance entière, au-dessous d'une certaine limite, considérée comme trafic minimum;

3° Exceptionnellement, de réduire le capital d'établissement par des subventions, lorsque les concessions doivent vivre sous le régime de l'appel perpétuel à la garantie;

4° Eventuellement, de procéder par voie de fusion de Compagnies.

Nous notons simplement ces propositions, sans vouloir ni les discuter, ni les compléter; nous dirons seulement qu'en accordant de tardives subventions de construction, dont l'effet immédiat serait de faire acheter par l'Etat un certain nombre d'obligations, il conviendrait de prendre des précautions diverses et nombreuses pour empêcher la spéculation de se porter sur ces valeurs et de faire attribuer aux porteurs un bénéfice injustifié.

Nous n'étudierons pas les autres lignes algériennes ou tunisiennes, ni celles des autres colonies françaises, car elles n'ont avec l'Etat que des rapports financiers indirects et, d'autre part, leur construction et leur exploitation sont régies par des règles toutes différentes de celles de la métropole et de l'Algérie[1].

Avant de passer à la deuxième partie de ce chapitre (*Organisation financière des Compagnies et répartition des produits*), il faut encore une fois jeter un coup d'œil d'ensemble sur tout le système français des chemins de fer.

Dans son zèle à doter le pays du nouveau mode de locomotion, l'Etat, après divers tâtonnements, employa d'abord le système des subventions en capital, suivi peu après du système des avances de garantie d'intérêts. En même temps, il n'alloua cette garantie qu'à une portion du capital (nouveau réseau); mais il accorda à l'autre portion, par le revenu réservé, un intérêt certain. L'Etat donna aussi à l'entrepreneur, grâce aux taux forfaitaires, une petite marge pour les bénéfices et ne supprima pas l'avantage d'une garantie éventuelle si importante au point de vue économique; ainsi l'ancien réseau, comme le nouveau, furent liés ensemble par le déversoir; l'utilité de cette unification apparut aussitôt qu'une Compagnie réussit à ne rien demander

1. **Note du Traducteur.** — Voici la situation de ces lignes à la fin de 1898 :

En Algérie : Deux chemins de fer industriels en exploitation, les salines d'Arzew (21 kilomètres) et les mines de Kef-oum-Théboul (7 kilomètres) : 178 kilomètres de tramways en construction ou à l'étude : les concessions éventuelles des cinq Compagnies sont partagées en deux groupes déclarés d'utilité publique (158 kilomètres); lignes venant d'être classées (381 kilomètres);

En Tunisie : En exploitation, la ligne de Tunis à la Goulette (35 kilomètres) rachetée par la Compagnie Bône-Guelma; chemins de fer industriels en construction (74 kilomètres);

Au Tonkin : En exploitation, 40 kilomètres; en construction, 62 kilomètres à voie de $0^{m},60$;

Au Sénégal (largeur de voie, 1 mètre) : en exploitation, 394 kilomètres;

Dans l'île de la Réunion (largeur de voie, 1 mètre) : en exploitation, 126 kilomètres, exploités par l'Etat depuis le commencement de 1888, à la suite de la déchéance de l'ancienne Compagnie;

Près de Pondichéry : en exploitation, 12 kilomètres pour le raccordement avec le South-Indian railway concédé à une Compagnie anglaise;

En Cochinchine : 71 kilomètres en exploitation (largeur de voie, 1 mètre).

à l'Etat. La possibilité d'atteindre ce résultat, et, d'autre part, la perspective certaine de ne plus encaisser la garantie d'intérêts, après un certain temps, incitèrent les entrepreneurs à être indépendants au point de vue économique.

Par le système de 1859, l'usage des subventions en capital fut de plus en plus abandonné; cela tient à ce que le crédit des grandes Compagnies s'était raffermi. Quant à l'Etat, tiraillé de plusieurs côtés et influencé par des motifs politiques, il dut songer à étendre le réseau ferré dans la plus grande mesure possible. C'est alors que poussé par les courants politiques et illusionné par la prospérité de la situation financière, il fut bientôt acculé à la nécessité de faire exécuter, pour son propre compte, par les Compagnies existantes, le « troisième réseau ».

Désormais l'Etat dut étendre le système de la garantie et en faire profiter l'ensemble des lignes, par suite de l'unification des réseaux dont les recettes ne formèrent plus qu'un compte unique. Mais, dans toutes ces transformations, l'Etat n'a jamais oublié qu'en fin de concession les chemins de fer lui reviendraient en totalité.

Peu à peu, et dans un temps relativement fort court, les réseaux ont commencé à étendre leurs ramifications proportionnellement à leur importance économique; les chemins de fer d'intérêt local et les chemins de fer sur route se sont juxtaposés aux lignes d'intérêt général.

Pour ces voies secondaires, l'Etat, toujours bienveillant, leur accorda des subventions en capital; mais, comme il n'était pas le véritable propriétaire de ces chemins de fer, et qu'il abandonnait aux départements le droit de concéder, il ne leur promit aucune garantie d'intérêts.

Plus tard cette méthode, par suite de la difficulté de définir les *chemins de fer d'intérêt local*, parut défectueuse, et l'Etat, renonçant à donner des subventions en capital, consentit à donner une garantie non productive d'intérêts; mais il imposa aux départements et aux communes l'obligation de subvenir à l'insuffisance pour une somme au moins équivalente. En outre, pour restreindre les risques financiers, pour simplifier le contrôle, il fixa des limites à son concours et s'opposa ainsi aux tentatives répétées des petites Compagnies qui cherchaient à se grouper pour former des grands réseaux et créer ainsi une concurrence aux lignes d'intérêt général.

Récemment on décida d'activer le développement des lignes secondaires; le projet de loi de 1893 reposa sur cette idée que l'entrepreneur doit être intéressé au développement du trafic et des recettes, et qu'on doit admettre, jusqu'à une certaine limite, que les frais d'exploitation augmentent au prorata des recettes.

De plus, on stipula que la garantie devait être limitée à la somme nécessaire pour payer l'intérêt du capital et les dépenses réelles d'exploitation admises jusqu'à concurrence d'un certain chiffre.

En Algérie, comme dans la Métropole, l'Etat avait eu le plus grand intérêt à voir se développer le réseau ferré qui constituait des lignes de pénétration créant le trafic dans toute la colonie. Pour les concessions données à la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, selon le système de 1859, une importante subvention en capital avait été accordée. Pendant longtemps

on ne construisit aucune ligne nouvelle. Ce ne fut qu'après la guerre qu'on reconnut l'urgence d'étendre le réseau.

De 1873 à 1875, l'esprit d'entreprise se développa, en même temps que la nécessité d'ouvrir de nouvelles sources de bénéfices; on projeta la construction de nouveaux chemins de fer en Algérie. Sous l'influence des circonstances, on supprima les subventions en capital aux quatre concessions algériennes de 1874-1875; mais, par contre, vu l'incertitude de la productivité de ces chemins de fer, on accorda une garantie au capital total de premier établissement.

Voulant faire accepter les lignes qu'il voulait concéder, l'Etat avait été trop généreux, en promettant la garantie pour toute la durée de la concession: c'était se priver d'un ressort puissant pour développer l'activité économique de l'entrepreneur. En adoptant le système des forfaits (d'une commodité, hélas! trop réelle au point de vue comptable), on supprima toute initiative des Compagnies qui n'avaient même pas, comme les lignes d'intérêt local, à craindre la surveillance des départements ou des communes intéressées.

En terminant, nous donnons page 610 un tableau d'ensemble qui présente les résultats de la politique française en matière de chemins de fer. Ce tableau, établi d'après les documents officiels, n'est pas absolument exact, car les éléments ne se rapportent pas tous à la même année[1].

Sur le total des frais de premier établissement, montant à 16 milliards et demi, en chiffres ronds, l'Etat a supporté 29 %. Sauf pour la subvention de 13.700.000 francs, afférente aux lignes d'intérêt local de la loi de 1865, l'Etat s'est toujours réservé le droit au partage des bénéfices nets ultérieurs.

Pour que le tableau fût complet, il faudrait y ajouter la garantie que le Trésor aurait dû payer, si l'on avait tenu compte des charges d'établissement du réseau de l'Etat; mais, entre ces charges du réseau de l'Etat et les avances de garantie proprement dites, il existe une différence essentielle, c'est que l'Etat est obligé de couvrir les premières à ses propres frais, en qualité d'entrepreneur, tandis que les avances de garantie (comme le nom l'indique) ont le caractère d'un prêt et que tout l'actif et tout le matériel roulant des Compagnies en sont le gage.

Pour chiffrer la participation de l'Etat aux dépenses des Compagnies, on a supposé que les avances de garantie représentaient ce capital inconnu au taux de 4 ou de 5 %; mais, par ce procédé, on n'obtient que la partie du capital de premier établissement dont les intérêts doivent être couverts par la garantie; il ne présente pas la situation exacte, car l'Etat, ne s'est pas chargé de ce paiement en toutes circonstances; à différentes reprises, les avances de garantie n'ont pas été payées au moyen des ressources du budget ordinaire, mais avec des fonds d'emprunt, de sorte que c'est le crédit de l'Etat qui a servi à couvrir les déficits, de même que c'est le crédit des Compagnies qui a permis d'exécuter les travaux. L'Etat

1. Nous rappelons qu'on ne trouve nulle part les résultats des chemins de fer miniers et industriels, et qu'on a laissé de côté les lignes construites dans les différentes colonies françaises, à l'exception toutefois de l'Algérie.

AU 31 DÉCEMBRE 1893	LONGUEUR EXPLOITÉE	DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT				MONTANT DES AVANCES DE GARANTIE DE L'ÉTAT (2)
		TOTAL	COMPAGNIES	ÉTAT	DÉPARTEMENTS COMMUNES ET PARTICULIERS	
	kilomètres	francs	francs	francs	francs	francs
FRANCE :						
Réseau de l'État	2.590	725.922.347	»	708.009.401	17.912.946	»
Lignes d'intérêt général	33.157	14.477.404.072	10.305.976.449	4.016.023.214	155.404.409	596.406.410
Lignes d'intérêt local : sous le régime de la loi de 1865	1.136	149.525.315	94.559.701	13.830.441	41.135.173	»
Lignes d'intérêt local : — de 1880	2.435	195.330.862	176.187.060	»	19.143.802	(3) 13.092.683
Tramways sans garantie	1.064	176.065.539	»	»	»	»
Tramways avec garantie	675	32.644.670	(5) 19.039.828	»	(5) 10.960.172	(6) 1.953.318
ENSEMBLE	41.057	15.756.892.805	»	4.737.863.056	»	611.452.411
ALGÉRIE ET TUNISIE :						
Lignes d'intérêt général	3.130	648.580.590	560.001.386	88.470.404	108.800	292.026.666
TOTAL	44.187	16.405.473.395	»	4.826.333.460	»	903.479.077

1. Les chiffres afférents aux lignes d'intérêt général et au réseau de l'Etat pour 1894 ont été tirés du tableau de la page 564.
2. Y compris les intérêts des lignes d'intérêt général.
3. D'après le rapport du budget de 1895, qui indique 2.164.285 francs pour 1891, 2.321.800 francs pour 1892 et 2.506.043 francs pour 1893.
4. D'après l'*Annuaire de statistique* (t. XV, 1894, p. 486).
5. Situation de 1891, d'après le rapport de M. G. Cochery.
6. Voir page 589, remarque 1.

sert, il est vrai, les intérêts de ces emprunts, mais ils lui seront remboursés plus tard en même temps que les avances. Ce que perd l'Etat, c'est tout au plus l'intérêt des intérêts, mais le taux assez élevé de 4 % qu'il réclame aux Compagnies le couvre de cette perte.

Pour les avances de garantie faites aux chemins de fer d'intérêt local et aux tramways, le Trésor perd absolument les intérêts et les intérêts des intérêts. Quant au capital, il doit lui être, en totalité, remboursé.

De tout cet exposé on peut conclure que les Compagnies de chemins de fer réussiront, avant l'expiration de leurs concessions, à amortir leur capital total (actions et obligations), et qu'elles auront remboursé, en outre, à l'Etat les avances de garantie, sinon en totalité, du moins jusqu'à concurrence de la valeur du matériel roulant.

Par un calcul de probabilités, nous essayerons, dans la troisième partie de ce chapitre, de voir si ces prévisions se réaliseront, en tenant compte, autant que possible, de tous les éléments en jeu; mais, auparavant, il faut connaître exactement les bases de ce calcul; on les étudiera successivement dans la deuxième partie de ce chapitre, consacrée à l'organisation financière, et au partage des bénéfices.

DEUXIÈME PARTIE.

L'ORGANISATION FINANCIÈRE. — RÉPARTITION DES PRODUITS ENTRE LES COMPAGNIES ET L'ÉTAT.

Dans la première partie de ce chapitre, en décrivant la politique des chemins de fer en France, on a énuméré les sommes dépensées pour la construction par les Compagnies, par les départements, par l'Etat ; on a donné également le montant des avances de garantie de l'Etat. Mais le côté financier du système demande plus de détails. Après avoir décrit les principes qui ont présidé à la création du réseau ferré et qui ont facilité le concours des capitaux privés et du Trésor public, il nous reste à étudier le côté économique des valeurs de chemins de fer.

Dans tout placement on doit trouver deux faits économiques : la reconstitution du capital dépensé, au bout d'un certain temps, et la production d'un capital nouveau qui, non seulement rémunère, mais aussi accroît le capital primitif. Ces deux faits (reproduction du capital primitivement placé et création de ressources nouvelles) sont nécessaires, car tout placement n'est que temporaire et demande une rémunération. Il faut, en outre, pouvoir satisfaire les besoins de l'humanité, sans cesse grandissants par suite des progrès de la civilisation et de l'accroissement continu de la population.

Pour remplir son double objet économique, un placement doit, après prélèvement des charges, avoir des chances de bénéfice. Mais ce bénéfice éventuel dépend des circonstances, des procédés d'exploitation et surtout des exigences des prêteurs.

Peu importe par qui la construction doit être faite, il n'en est pas moins certain que les capitaux pour cette construction ne se trouveront pas dans les ressources budgétaires ni dans la poche de quelques individus.

Il faut recourir au grand public, à la masse des rentiers ; il faut donc emprunter, il faut une émission.

Au point de vue politique, comme au point de vue économique, il est très important de connaître les détenteurs des titres des chemins de fer. Il y a donc lieu de voir si les actions et obligations sont dans le portefeuille d'un petit nombre d'individus, qui acquièrent ainsi une très grande influence, ou bien si ces valeurs se sont éparpillées dans un grand nombre de petits portefeuilles. Cette division des titres a le grand avantage d'associer plus d'individus aux affaires des chemins de fer, de rendre plus d'électeurs français actionnaires ou obligataires des Compagnies.

Une autre question, aussi importante à envisager, c'est le mode de placement des titres. Est-ce un placement isolé, temporaire, mobile, ou est-ce un placement d'épargne, durable, sans variation.

Ces différents points de vue serviront à apprécier l'importance des capitaux privés, approvisionnés pour les chemins de fer.

Quelle est la répartition, dans le public français, des actions et des obligations de chemins de fer? M. Alfred Neymarck, dans son intéressant ouvrage *l'Epargne et les Compagnies de chemins de fer*, produit des chiffres qui répondent à cette question. D'après lui, il y avait, au 31 décembre 1889, un total de 33.214.446 titres de valeurs de chemins de fer en circulation, dont 22.344.284 ou 67,3 % nominatifs, et seulement 10.870.162 ou 32,7 % au porteur. Ces titres se divisaient en 3.100.000 actions et 30.100.000 obligations; la proportion des actions nominatives était de 47,5 %, et celle des obligations nominatives se chiffrait par 69,3 %.

Les titres nominatifs (69,3 % en obligations, 47,5 % en actions) constituaient, sans aucun doute, un placement de tout repos. On peut en dire autant de la plus grande masse des obligations et actions au porteur. Ainsi 5 à 10 % seulement de ces 33.200.000 titres de chemins de fer sont entre les mains de la spéculation. Tout le surplus appartient aux rentiers (en tout 1.000.000 ou 1.200.000 actionnaires ou obligataires différents [1]).

Les actions nominatives se répartissaient, d'après M. Neymarck, entre 90.165 propriétaires, et les obligations nominatives entre 656.914. Ce qui fait une moyenne de quatorze actions ou de trente-deux obligations par propriétaire différent; autrement dit, chaque actionnaire possède un capital de 12 à 25.000 francs en actions, et chaque obligataire possède un capital moyen de 13.600 francs.

Répartition des titres nominatifs des six grandes Compagnies.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES	PROPORTION DES TITRES NOMINATIFS		NOMBRE MOYEN DES TITRES PAR CERTIFICAT	
	Actions	Obligations	Actions	Obligations
Nord	55,9	73,8	18	39
Est	46,1	67,8	15	26
Ouest	39,4	64,3	12	28
Orléans	54,7	73,7	16	32
P.-L.-M.	44,3	70,2	15	33
Midi	37,0	63,7	14	35

Le tableau ci-dessus montre que la répartition par Compagnie est à peu près semblable. Toutefois il est bon de rapprocher des chiffres de M. Ney-

1. Soit un dixième des électeurs, dont le nombre était, en 1894, de 10.489.000 (Voir *Annuaire de statistique*, 1894, p. 670).

marck les évaluations faites à la Commission des chemins de fer en 1883. M. Rouvier[1] estimait alors que les actions de chemins de fer étaient dans les portefeuilles de plus de 300.000 familles.

En général, si l'éparpillement du capital-actions affaiblit l'influence de l'actionnaire sur l'administration de la Société qui n'a plus, bien vif, le sentiment de sa responsabilité, c'est vrai aussi pour les Compagnies de chemins de fer; mais, par contre, le capitaliste le plus modeste, actionnaire ou obligataire, est persuadé de l'importance de ses relations avec les Compagnies.

Certes, il n'a pas d'influence pour augmenter le dividende ; mais il est habitué à encaisser des revenus bien sûrs. Il regarde donc les chemins de fer comme une institution publique à son service. Actionnaires et obligataires d'une Compagnie, tous veulent recevoir des dividendes ou des intérêts, mais ils sont en même temps des électeurs, des contribuables, ils réclament à tous les réseaux le maximum de facilités de trafic. Aussi bon nombre de petits rentiers, électeurs influents qui manient avec empressement leur bulletin de vote, sentent en eux deux mobiles contradictoires qui les font s'intéresser aux chemins de fér. Ils veulent avoir le plus de revenus ou, du moins, le revenu le plus sûr et, en même temps, ils voudraient avoir les tarifs les plus bas et les trains les plus multipliés.

Cette opposition d'intérêts se remarque dans toute l'histoire des chemins de fer. A toutes les époques, on constate les efforts faits par les Compagnies pour améliorer leurs dividendes et fortifier le gage de leurs obligations, et on voit également le public réclamer de nouvelles lignes et imposer aux Compagnies des charges nouvelles.

De même, comme actionnaire ou obligataire, le rentier demande l'allocation par le Trésor de nouvelles subventions ou la promesse de garanties supplémentaires, et, parallèlement, comme contribuable, il veut qu'on restreigne le concours financier de l'Etat afin de ne pas accroître les charges des impôts.

Ces intérêts opposés, si difficilement conciliables, expliquent beaucoup de faits de l'histoire des chemins de fer, qui sont attribués, bien à tort, à l'influence prépondérante et égoïste des grands capitalistes.

Les titres de chemins de fer sont dans les plus petits portefeuilles ; ils constituent un placement éminemment sûr.

Aussi paraît-il intéressant de connaître l'importance des appels au public, la proportion actuelle du capital remboursé, la masse des emprunts annuels.

Tout d'abord, à quel prix les Compagnies ont-elles réalisé leurs emprunts? Pour cela, il faut connaître le taux et le cours d'émission.

L'évaluation des cours des valeurs de chemins de fer ne permet pas seu-

1. Voir aussi M. Bloch (*Revue trimestrielle d'Economie politique*, t. LXXX, année 1883 p. 92).

lement d'apprécier le crédit des Compagnies, elle est aussi l'indice de la situation générale économique.

Quand le cours des valeurs de chemins de fer monte, cela prouve évidemment l'accroissement du crédit des Compagnies. Mais, quand les titres se placent à un prix plus élevé, cela prouve aussi que les rentiers acceptent de voir diminuer la rémunération de leurs capitaux ; cela montre ce que la situation économique est excellente. S'il y avait une dépression du cours des valeurs de chemin de fer, on pourrait faire le raisonnement contraire.

On examinera les avantages et les inconvénients de la valeur-type de l'obligation 3 $^0/_0$ au capital nominal de 500 francs et rapportant 15 francs brut ou 13 fr. 50 net, après déduction de l'impôt.

Qu'est-ce donc que l'obligation 3 $^0/_0$? C'est la reconnaissance d'une dette nominale de 500 francs rapportant 15 francs brut, ou 13,50 net, déduction faite des impôts.

Enfin on verra comment les Compagnies sont arrivées à placer leurs titres.

Un dividende, des intérêts annuels, une prime d'amortissement, tels sont les bénéfices immédiats que retire le porteur ; mais il faut tenir compte des avantages procurés à la masse des contribuables sous forme d'impôts ou des services particuliers rendus par les particuliers à l'Etat.

Une autre remarque préliminaire, qu'il est très important de faire, c'est que le montant des dépenses d'établissement, figurant dans les statistiques ou dans les comptes des Compagnies, ne représente pas le total des capitaux réellement employés pour la construction des lignes. Le capital d'établissement, qui figure au grand-livre des chemins de fer, ne donne que la situation actuelle, en tenant compte de tous les changements survenus depuis l'origine et de toutes les réductions possibles (faillites, séquestres, rachats, échanges, fusions) [1].

Toutes ces dépenses d'établissement ont été payées par des emprunts publics. Elles représentent donc, déduction faite des amortissements effectués, le montant des sommes réellement empruntées, et il convient de mettre en face le capital nominal, qui constitue la dette réelle des Compagnies.

Les tableaux ci-après donnent la situation à la fin des années 1894 et 1898.

1. Le réseau de l'Etat fournit à lui seul un exemple topique de la différence qui existe entre le capital réellement dépensé et le capital porté en compte.

SITUATION DU CAPITAL RÉALISÉ PAR LES COM

COMPAGNIES	ÉMISSION JUSQU'EN 1893		
	NOMBRE	CAPITAL RÉALISÉ	CAPITAL A AMORTIR
		francs	francs
			I. — Ac
Nord	525.000	231.875.000	210.000.000
Est	584.000	292.000.000	292.000.000
Ouest	300.000	150.947.918	150.000.000
Orléans	600.000	307.784.570	300.000.000
P.-L.-M.	800.000	340.968.056	400.000.000
Midi	250.000	146.319.020	125.000.000
Total des six grandes Compagnies	3.059.000	1 469.894.564	1.477.000.000
Compagnies secondaires d'intérêt général	243.756	88.128 000	66.878.000
Chemins de fer d'intérêt local	149.019	72.559.283	74.509.500
Chemins de fer algériens	204.000	102.000.000	111.400.000
Total	3.655.775	1.732.581.847	1.729.787.500
			II. — Obli
Nord	3.730.380	1.265.122.094	1.865.190.000
Est	5.040.478	1.706.648.408	2.582.819.450
Ouest	4.892.488	1.575.861.258	2.472.016.050
Orléans	5.435.577	1 771.995.086	2.735.354.250
P.-L.-M.	11.960.241	3.908.421.106	6.067.947.250
Midi	3.381.073	1.067.520.520	1.691.166.500
Grande-Ceinture	165.463	59.573.582	82.731.500
Total des grandes Compagnies	34.605.700	11.355.142.054	17.497.225.000
Compagnies secondaires d'intérêt général	335.384	114.492.039	167.692.000
Chemins de fer d'intérêt local	334.967	118.615.900	166.649.850
Chemins de fer algériens	1.278.996	397.588.323	639.498.000
Total	36.555.047	11.985.838.316	18.471.064.850
			III. — En
Nord	4.255.380	1.496.997.094	2.075.190.000
Est	5.624.478	1.998.648.408	2.874.819.450
Ouest	5.192.488	1.726.809.176	2 622.016.050
Orléans	6.035.577	2.079.779.656	3.035.354.250
P.-L.-M.	12.760.241	4.249.389.162	6.467.947.250
Midi	3.631.073	1.213.839.540	1.816.166.500
Grande-Ceinture	165.463	59.573.582	82.731.500
Total des grandes Compagnies	37.664.700	12.825.036.618	18.974.225.000
Compagnies secondaires d'intérêt général	579.140	202.620.039	234.570.000
Chemins de fer d'intérêt local	483.986	191.175.183	241.159.350
Chemins de fer algériens	1.482.996	499.588.323	750.898.000
Total général	40.210.822	13.718.420.163	20.200.852.350

1. L'amortissement des actions de Paris-Lyon-Méditerranée ne commence qu'en 1907.

PAGNIES (ACTIONS ET OBLIGATIONS), A LA FIN DE 1894.

AMORTISSEMENT JUSQU'EN 1893		EN CIRCULATION EN 1893		EN CIRCULATION A LA FIN DE 1894	
NOMBRE	MONTANT	NOMBRE	MONTANT	NOMBRE	MONTANT
	francs		francs		francs
tions.					
12.633	5.053.200	512.367	204.946.800	511.623	204.649.200
50.871	25.435.500	533.129	266.564.500	530.461	265.230.500
27.109	13.554.500	272.891	136.445.500	271.388	135.694.000
73.098	36.549.000	526.902	263.451.000	522.430	261.215.000
(1) »	(1) »	800.000	400.000.000	800.000	400.000.000
8.319	4.159.500	241.681	120.840.500	241.065	120.532.500
172.030	84.751.700	2.886.970	1.392.248.300	2.876.967	1.387.321.200
284	142.000	243.472	66.736.000	(2) 237.459	(2) 63.729.500
2.120	1.022.500	146.899	73.487.000	179.748	88.311.500
1.483	870.800	202.517	110.529.200	201.362	110.438.200
175.917	86.787.000	3.479.858	1.643.000.500	3.495.536	1.649.800.400
gations.					
361.958	180.979.000	3.368.422	1.684.211.000	3.420.133	1.710.066.500
421.726	220.208.075	4.618.752	2.362.611.375	4.663.411	2.384.976.425
457.456	240.738.300	4.435.032	2.231.277.750	4.494.957	2.260.891.000
507.125	262.274.500	4.928.452	2.473.079.750	4.981.565	2.499.536.000
988.593	533.296.625	10.971.648	5.534 650.625	10.972.829	5.533.196.750
261.980	131.620 000	3.119.093	1.559.546.500	3.125.292	1.562.646.000
9.170	4.585.000	156.293	78.146.500	155.481	77.740.500
3.008.008	1.573.701.500	31.597.692	15.923.523.500	31.813.668	16.029.053.175
16.155	8.077.500	319.229	159.614.500	317.646	158.823.000
6.083	2.947.825	328.884	163.702.025	348.283	173.601.225
27.221	13.610.500	1.251.775	625.887 500	1.248.617	624.312.500
3.057.467	1.598.337.325	33.497.580	16.872.727.525	33.728.214	16.985.789.900
semble.					
374.591	186.032.200	3.880.789	1.889.157.800	3.931.756	1.914.715.700
472.597	245.643.575	5.151.881	2.629.175.875	5.193.872	2.650.206.925
484.565	254.292.800	4.707.923	2.367.723.250	4.766.345	2 396.585.000
580.223	298.823.500	5.455.354	2.736.530.750	5.503.995	2.760.751.000
988.593	533.296.625	11.771.648	5.934.650.625	11.772.829	5.933.196.750
270.299	135.779.500	3.360.774	1.680.387.000	3.366.357	1.683.178.500
9.170	4.585.000	156.293	78.146.500	155.481	77.740.500
3.180.038	1.658.453.200	34.484.662	17.315.771.800	34.690.635	17.416.374.375
16.439	8.219.500	562.701	226.350.500	555.105	222 552.500
8.203	3.970.325	475.783	237.189.025	528.031	261.912.725
28.704	14.481.300	1.454.292	736.416.700	1.449.979	734.750.700
3.233.384	1.685.124.325	36.977.438	18.515.728.025	37.223.750	18.635.590.300

2. La différence provient de ce que les actions de la Compagnie d'Arles à Saint-Louis-du-Rhône incorporée dans le réseau Paris-Lyon-Méditerranée ont été échangées avec trois millions d'obligations P.-L.-M.

SITUATION AU 3

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES	NOMBRE D'ACTIONS ÉMISES	CAPITAL RÉALISÉ
		Ac
Nord	525.000	231.875.000
Est	584.000	292.000.000
Ouest	300.000	150.947.918
Paris à Orléans	600.000	307.784.570
Paris-Lyon-Méditerranée	800.000	340.968.056
Midi	250.000	146.319.020
Ceinture de Paris (R. D.)	»	»
Grande-Ceinture de Paris	»	»
Ensemble des Compagnies principales	3.059.000	1.469.894.564
Compagnies secondaires d'intérêt général	214.756	74.878.000
Chemins de fer d'intérêt local	211.220	101.375.283
Chemins de fer algériens	204.000	102.000.000
Total	3.688.976	1.748.147.847
		Obli
Nord	3.876.114	1.332.711.188
Est	5.173.954	1.768.039.155
Ouest	5.166.326	1.702.693.872
Paris à Orléans	5.651.685	1.869.570.134
Paris-Lyon-Méditerranée	12.135.216	3.991.065.761
Midi	3.508.806	1.125.557.535
Ceinture de Paris (R. D.)	»	»
Grande-Ceinture de Paris	165.463	59.573.582
Ensemble des Compagnies principales	35.677.564	11.849.211.227
Compagnies secondaires d'intérêt général	357.094	128.919.502
Chemins de fer d'intérêt local	354.084	128.635.784
Chemins de fer algériens	1.281.784	398.838.412
Total	37.670.526	12.505.604.925

ÉCEMBRE 1897.

CAPITAL A AMORTIR		CAPITAL AMORTI		DERNIÈRE ÉCHÉANCE DE L'AMORTISSEMENT	INTÉRÊT STATUTAIRE PAR ACTION	SOMMES EMPLOYÉES EN 1897 POUR LE SERVICE DU CAPITAL-ACTIONS	
PAR ACTION	ENSEMBLE	NOMBRE D'ACTIONS AMORTIES	MONTANT			DIVIDENDE ET INTÉRÊTS	AMORTISSEMENT
ons.							
400	210.000.000	15.791	6.316.400	1950	16,00	32.304.032	334.400
500	292.000.000	62.200	31.100.000	1950	20,00	19.548.020	1.443.000
500	150.000.000	33.445	16.722.500	1952	17,50	10.993.855	833.500
500	300.000.000	87.622	43.811.000	1951	15,00	33.785.870	1.953.500
500	400.000.000	»	»	1954	20,00	44.000.000	»
500	125.000.000	10.977	5.488.500	1955	25,00	12.234.500	357.000
»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»
»	1.477.000.000	210.035	103.438.400	»	»	152.866.277	4.921.400
»	52.378.000	533	266.500	»	»	2.351.445	7.000
»	105.610.000	4.446	2.185.500	»	»	2.988.777	124.000
»	111.400.000	2.084	1.233.400	»	»	3.979.263	68.200
»	1.746.388.000	217.098	107.123.800	»	»	162.185.762	5.120.600
ations.							
»	1.938.057.000	466.166	233.083.000	1950 à 1980	»	51.201.506	13.713.000
»	2.649.434.700	544.779	283.079.800	1954	»	73.129.870	16.641.625
»	2.608.935.050	580.725	303.922.300	1956	»	68.844.818	16.854.000
»	2.833.408.250	640.872	329.574.000	1956	»	74.924.513	18.142.759
»	6.165.434.750	1.243.843	669.619.125	1975	»	166.579.277	35.915.241
»	1.755.033.000	334.880	168.070.000	1957	»	47.668.015	9.780.500
»	»	»	»	»	»	»	»
»	82.731.500	12.567	6.283.500	1958	»	1.153.372	443.500
»	18.033.034.250	3.823 832	1.993.631.725	»	»	483.501.371	111.490.625
»	178.547.000	19.053	9.526.500	1985	»	5.077.668	435.500
»	176.203 850	10.376	5.086.925	»	»	4.981.517	566.800
»	640.892.000	40.432	20.216.000	1978	»	17.644.984	1.620.496
»	19.028.681.100	3.893.693	2.028.461.150	»	»	511.205.540	114.113.421

CAPITAL RÉALISÉ PAR LES CO

I. —

COMPAGNI

NUMÉROS d'ordre 1	DÉSIGNATION DES COMPAGNIES 2	NOMBRE d'actions émises 3	CAPITAL réalisé 4
			francs
1	Nord	525.000 (A)	231.875.000 (A
2	Est	584.000 (C)	292.000.000
3	Ouest	300.000 (E)	150.947.918
4	Paris à Orléans	600.000 (G)	307.784.570 (H
5	Paris-Lyon-Méditerranée	800.000 (J)	340.968.056 (J
6	Midi	250.000 (L)	146.319.020 (M
7	Ceinture de Paris [RD] (O)	»	»
8	Grande-Ceinture de Paris (P)	»	»
	Ensemble des Compagnies principales	3.059.000	1.469.894.564

(A) Savoir : 1° Emission de 400.000 actions à 400 francs .... 160.000.000 francs.
2° Emission de 125.000 actions à 400 francs avec prime de 175 francs .... 71.875.000 —

231.875.000 —

(B) Amortissement en 86 ans, de 1865 à 1950.

(C) Savoir : 250.000 actions émises en 1849 ;
250.000 actions émises en 1854 ;
84.000 actions échangées contre celles de la Compagnie des Ardennes.

(D) Amortissement en 94 ans, à partir du 1er janvier 1857.

(E) Ces 300.000 actions ont été réparties comme il suit entre les Compagnies primitives :

114.000 actions en échange de 72.000 actions de la Compagnie de Paris à Rouen, entièrement libérées ;
27.000 actions en échange de 27.000 demi-actions de Saint-Germain, entièrement libérées ;
34.286 actions en échange de 40.000 actions de la Compagnie du Havre, entièrement libérées ;
70.000 actions en échange de 70.000 actions de la Compagnie de l'Ouest, entièrement libérées ;
51.428 actions en échange de 60.000 actions de la Compagnie de Cherbourg, entièrement libérées ;
3.286 actions vendues au profit de la nouvelle Compagnie et ayant donné un bénéfice de 947.918 fran (Rapport du 31 mars 1865, page 13).

300.000 actions ayant produit 150.947.918 francs et remboursables à 500 francs.

(F) Amortissement en 87 ans, à partir du 1er janvier 1866.

(G) Savoir : Actions constitutives de la Compagnie actuelle 300.000
Actions nouvelles (augmentation du capital social, en 1863) 300.000

Ensemble 600.000

Les 300.000 actions constitutives de la Compagnie actuelle ont été réparties entre les Compagnies primitives de manière suivante :

1° 128.000 actions pour 80.000 actions anciennes d'Orléans, entièrement libérées, soit 1,6 action nouve pour 1 action ancienne ;
2° 52.800 actions pour 60.000 actions anciennes du Centre, entièrement libérées, soit une action ancien pour 0,80 d'action nouvelle ;
3° 69.334 actions pour 130.000 actions anciennes de Bordeaux, libérées de 275 francs, soit 1 act ancienne pour 0,53 d'action nouvelle ;
4° 32.000 actions pour 80.000 actions anciennes de Tours à Nantes, libérées de 450 francs, soit 1 acti ancienne pour 0,40 d'action nouvelle ;
5° 17.866 actions ont été négociées au profit de la Compagnie actuelle.

Ensemble... 300.000 actions.

(H) Savoir : 1° Produit de la 1re émission .... 157.784.570 francs.
2° Produit de la 2e émission .... 150.000.000 —

Total .... 307.784.570 —

…GNIES AU 31 DÉCEMBRE 1898.

…NS.

…INCIPALES.

CAPITAL A AMORTIR		CAPITAL AMORTI		DERNIÈRE ÉCHÉANCE de l'amortissement	INTÉRÊT STATUTAIRE par action	SOMMES EMPLOYÉES EN 1898 POUR LE SERVICE DU CAPITAL-ACTIONS	
…ar …tion	ENSEMBLE	NOMBRE d'actions amorties	MONTANT			Dividende et intérêt	Amortissement
…5	6	7	8	9	10	11	12
…ncs	francs		francs		fr. c.	francs	francs
…400	210.000.000	16.661	6 664.400	1950 (B)	16.00	33.865.384	348.000
…500	292 000.000	65.521	32.660 500	1950 (D)	20.00	19.488.000	1.500.500
…500	150.000.000	35.170	17.585.500	1952 (F)	17,50	10.664.712	862.500
…500	300.000 000	91.529	45.764.500	1951 (I)	15,00	33.727.065	2.012.000
…500	400.000.000	(K) »	(K) »	1954 (K)	20,00	44.800.000	»
…500	125.000.000	11.726	5.863.000	1955 (N)	25,00	12.216.212	374.500
»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»
.....	1.477.000.000	220.607	108.537.900	....		154.761.373	5.097.500

Le produit de la 1re émission se décompose de la manière suivante :

1° Au moment de la fusion : Orléans..	40.000.000	142.750.000 francs.
Centre..	33.000.000	
Bordeaux..	35.750.000	
Tours à Nantes..	34.000.000	
2° Produit de 17.866 actions à 500 francs..	8.933.333	12.545.020
Bénéfice sur 17.731 de ces actions émises avec une prime de 200 francs.	3.546.200	
Bénéfice sur 135 actions délivrées par fractions à différents cours....	65.487	
3° Produit de la reconstitution, au prix de 350 francs, de 7.113 actions amorties au moment de la fusion..		2.489.550
TOTAL ÉGAL..		157.784.570

Le chiffre qui figure au bilan actuel de la Compagnie est de 300 millions. La prime ou bénéfice, de 7.784.570 francs, …onné lieu à une réduction égale du compte d'établissement de l'ancien réseau.

(I) Pour les actions anciennes, la durée de l'amortissement est de 99 années à partir du 1er janvier 1853; pour les …ons nouvelles, cette durée est de 86 années à partir du 1er janvier 1866.

(J) SAVOIR :

397.500	données en échange des 265.000 actions émises par l'ancienne Compagnie de Paris à Lyon à 500 francs..	132.500.000 francs
	Prime de 214 fr. 80 sur 25.000 actions remises à la Compagnie de Dijon à Belfort..	5.370.000
180.000	données en échange des 90.000 actions émises par l'ancienne Compagnie de Lyon-Méditerranée, livrées à 450 francs, plus 4.500.000 francs pour remboursement du cautionnement de Lyon à Avignon..........	40.418.840
115.500	actions nouvelles, émises à 735 francs..	84.892.500
	Prime provenant de la vente d'actions ou de fractions d'actions..	334.554
100.000	actions, émises en 1863 et 1864, à 700 francs..	70.000.000
	Prime sur la vente d'actions non souscrites..	447.184
7.000	actions vendues en 1863 et 1864..	7.004.978
TOTAL ÉGAL 800.000	actions ayant produit un capital de..	340.968.056

(K) L'amortissement des actions ne commencera à fonctionner qu'à partir de 1907 pour finir cinq ans avant l'expi…ion de la concession.

(L) 1° Actions anciennes.. 134.000
2° Actions nouvelles.. 116.000
TOTAL ÉGAL.. 250.000

(M) SAVOIR :

134.000	actions à 500 francs ayant produit..	67.000.000 francs.
89.334	actions à 700 francs ayant produit..	62.533.800
15.000	actions à 500 francs ayant produit..	7.500.000
11.666	actions à 813 francs ayant produit..	9.485.472
	Prime obtenue sur 9.889 actions..	342.580
ENSEMBLE. 250.000	actions ayant produit..	146.861.852
	Déduisant la perte faite sur le cautionnement..	542.832
	RESTE ÉGAL..	146.319.020

(N) Amortissement en 85 ans, à partir de 1871.

(O) Le chemin appartient en commun aux cinq grandes Compagnies aboutissant à Paris; les dépenses ont été …quittées par ces Compagnies, au moyen de leurs emprunts respectifs.

(P) Le capital de la Compagnie du chemin de fer de Grande-Ceinture est formé au moyen d'obligations spéciales …ises avec la garantie des quatre Compagnies réunies en syndicat pour la concession dudit chemin (Nord, Est, …léans et Paris-Lyon-Méditerranée).

CAPITAL RÉALISÉ PAR LES CO

I. — .

COMPAGNI

NUMÉROS d'ordre 1	DÉSIGNATION DES COMPAGNIES 2	NOMBRE d'actions émises 3	CAPITAL réalisé 4
			francs
9	Somain à Anzin et à la frontière (A)	»	»
10	Chauny à Saint-Gobain (B)	»	»
11	Hazebrouck à la frontière belge (C)	—	—
12	Enghien à Montmorency	1.000	500.000
13	Epernay à Romilly	10.000	5.000.000
14	Nancy à Vézelise et embranchement	2.800	1.400.000
15	Nancy vers Château-Salins (F)	1.000	500.000
16	Bazancourt à Bétheniville	500	250.000
17	Vassy à Saint-Dizier	2.217	1.108.500
18	Vassy à Doulevant-le-Château	1.239	619.500
19	Vireux à la frontière belge (G)	—	—
20	Société générale des chemins de fer économiques (H)	50.000	8.750.000 (H)
21	Compagnie de Chemins de fer départementaux (I)	60.000	15.000.000 (I)
22	Marseille (Banlieue sud et vieux port de)	16.000	8.000.000 (K)
23	Sud de la France	50.000	25.000.000 (L)
24	Médoc	20.000	10.000.000 (M)
	Totaux pour les Compagnies secondaires	214.756	76.128.000
	Report des Compagnies principales	3.059.000	1.469.894.564
	Totaux généraux	3.273.756	1.546.022.564

(A) Ce chemin a été construit par la Compagnie des mines d'Anzin sans émissions spéciales.

(B) La Compagnie des manufactures de glaces de Saint-Gobain, Chauny et Cirey, concessionnaire du chemin de fe de Chauny à Saint-Gobain, a fait face aux dépenses d'établissement du chemin de fer sans émissions spéciales.

(C) Chemin concédé à la Compagnie belge de la Flandre occidentale.

(D) L'amortissement est suspendu.

(E) La Compagnie a créé un fonds d'amortissement s'élevant à 29.852 fr. 73 à la fin de 1895 ; mais l'amortisseme n'a pas encore commencé.

(F) La ligne de Nancy à Château-Salins faisait partie de l'ensemble des lignes construites par la Société de la Lo raine, au moyen d'un capital-actions de 6 millions de francs. La Compagnie des chemins de fer de la Lorraine n possède plus que cette ligne. Il a été procédé à la réduction du capital social par le remboursement de 11.000 actior au taux de 500 francs, qui a été effectué le 31 décembre 1896.

(G) Chemin concédé à la Compagnie d'Entre-Sambre-et-Meuse.

AGNIES AU 31 DÉCEMBRE 1898 (*suite*).

ONS.

CONDAIRES.

CAPITAL A AMORTIR		CAPITAL AMORTI		DERNIÈRE ÉCHÉANCE de l'amortissement	INTÉRÊT STATUTAIRE par action	SOMMES EMPLOYÉES EN 1898 POUR LE SERVICE DU CAPITAL-ACTIONS	
par action	ensemble	nombre d'actions amorties	montant			Dividende et intérêt	Amortissement
5	6	7	8	9	10	11	12
francs	francs		francs		francs	francs	francs
»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»
—	—	—	—	—	—	—	—
500	500.000	100	50.000	1961	25	»	(D)
500	5.000.000	»	»	—	25	374.500	»
500	1.400.000	(E)	(E)	—	25	217.420	»
500	500.000	»	»	»	25	142.563	»
500	250.000	147	73.500	1922	25	16.325	4.500
500	1.108.500	107	55.500	1962	20	33.760	3.500
500	619.500	»	»	1965	20	»	»
—	—	—	—	—	—	—	—
(H)	(H)	(H)	(H)	(H)	(H)	568.750	(H)
(I)	(I)	(I)	(I)	(I)	(I)	1.200.000	(I)
500	8.000.000	»	»	»	25	»	»
500	25.000.000	488	244.000	1984	25	1.593.504	100.897
500	10.000.000	(M)	(M)	1961	25	(M)	(M)
......	52.378.000	842	423.000	....	....	4.146.822	108.897
......	1.477.000.000	220.607	108.537.400	....	....	154.761.373	5.097.500
......	1.529.378.000	221.449	108.960.400	....	....	158.908.195	5.206.397

(H) Une somme de 16.250.000 francs reste à réaliser. Les statuts n'établissent pas de règle fixe pour le remboursement s actions. L'intérêt statutaire est de 5 0/0 du capital versé. La Société est également concessionnaire de lignes d'inrêt local.

(I) Une somme de 15 millions de francs reste à réaliser. Les statuts n'établissent pas de règle fixe pour le remboursement des actions. L'intérêt statutaire est de 5 0/0 du capital versé. La Compagnie est également concessionnaire de gnes d'intérêt local.

(K) Y compris 2 millions d'apports en nature. Il n'a jamais été payé d'intérêts.

(L) Sur le capital de 25 millions, la Compagnie a attribué 6.952.000 francs à la ligne d'Hyères à Fréjus-Saint-Raphaël, 348.000 francs au réseau de la Côte-d'Or (ancien réseau); 1 505.200 francs au réseau de la Côte-d'Or (nouveau réseau); 5.000 francs à la ligne de Cogolain à Saint-Tropez et 9.133.335 francs aux lignes d'intérêt général. Le surplus sera fecté aux concessions futures.

(M) Aux termes des articles 44 et 45 des statuts, l'amortissement devait commencer cinq ans après la mise en exploition et se terminer cinq ans avant l'expiration de la concession. Les résultats du trafic n'ont permis ni rembourseent ni distribution d'intérêts ou dividendes depuis le 1er janvier 1871.

II. — OB

NUMÉROS D'ORDRE 1	DÉSIGNATION DES COMPAGNIES 2	SÉRIES 3	NOMBRE D'OBLIGATIONS émises 4	CAPITAL RÉALISÉ 5
				francs
1	NORD	Emprunt de la Compagnie d'Amiens à Boulogne....	2.363	1.181.55
		— de la Compagnie de Picardie et Flandres (A).	33.595	8.863.02
		Emprunt de la Compagnie du Nord-Est. — 5 premières séries......	135.000	41.043.92
		Emprunt de la Compagnie du Nord-Est. — 6e série................	15.000	5.255.86
		Obligations du Nord (C). — 3 % (B)................	3.655.784	1.260.843.20
		Obligations du Nord (C). — 2 1/2 %..............	34.372	25.134.77
		TOTAUX....................	3.876.114	1.342.322.41
2	EST (F)	Emprunts de la Compagnie de Strasbourg à Bâle — Ligne de Strasbourg à Bâle...	2.775	3.052.5
		Emprunts de la Compagnie de Strasbourg à Bâle — Prolongement sur Wissembourg....................	20.000	10.000.0
		Emprunts de Montereau à Troyes..................	(D) 3.293	3.210.6
		— de Mulhouse à Thann....................	(E) 165	165.0
		— 5 % de la Compagnie de l'Est (G).........	292.828	138.979.4
			76.000	36.693.5
		— de la Compagnie des Ardennes...........	455.500	128.990.9
		— de la Compagnie des Salines de Dieuze....	5.900	1.534.0
		— de la Compagnie de la Moselotte..........	2.400	720.0
		Emprunts 3 % de la Compagnie de l'Est (H). — Anciennes.............	1.399.820	394.133.0
			898.533	270.451.9
		Emprunts 3 % de la Compagnie de l'Est (H). — Nouvelles..............	2.007.780	776.049.8
		Emprunt 2 1/2 % de la Compagnie de l'Est........	(I) 36.820	16.448.3
		TOTAUX....................	5.201.814	1.780.429.3

NORD.

(A) La Compagnie du Nord assure le service annuel des obligations émises par la Compagnie de Picardie et Flai pour la construction de ses lignes. Elle a, d'ailleurs, racheté 10.025 de ces obligations au prix de 2.270.125 fran les 8.000 actions dont se composait le fonds social, moyennant une somme de 2 millions de francs.

(B) Y compris : 1° 75.000 obligations données en échange des actions de la Compagnie d'Amiens à Boul (37.500.000 francs);

2° 12.000 obligations données en échange des 8.000 actions de l'ancienne Compagnie de Lille à Béthune (3.900.323 f.

3° Les obligations affectées aux avances à l'Etat ou émises en remplacement des subventions converties en annı

4° Les obligations applicables aux chemins d'intérêt local et aux lignes concédées à la Compagnie du Nord-Est;

5° Les fonds disponibles, etc., mais non compris les emprunts relatifs au réseau belge.

(C) Pendant l'année 1898, il a été négocié 21.688 obligations série C, 2 1/2 %. Ces obligations ont pı 9.611.221 fr. 68, soit 443 fr. 15 par obligation.

GATIONS.

CAPITAL A AMORTIR — par obligation	CAPITAL A AMORTIR — ensemble	CAPITAL AMORTI — nombre d'obligations amorties	CAPITAL AMORTI — montant	DERNIÈRE ÉCHÉANCE de l'amortissement	INTÉRÊT FIXE annuel par obligation	SOMMES EMPLOYÉES EN 1898 POUR LE SERVICE DES OBLIGATIONS — Intérêt	Amortissement	Ensemble
6	7	8	9	10	11	12	13	14
francs	francs		francs		fr. c.	francs	francs	francs
500	1.181.500	2.363	1.181.500	1870	20,00	»	»	»
500	16.797.500	3.001	1.500.500	1964	15,00	460.005	79.000	539.095
500	67.500.000	6.462	3.231.000	1977	15,00	2.149.515	228.000	2.377.515
500	7.500.000	465	232.500	1980	15,00			
500	1.827.892.000	484.196	242.098.000	1950	15,00	48.446.168	14 077.500	62.523.668
500	28.030.000	811	405.500	1950	12,50			
....	1.948.901.000	497.298	248.649.000	....		51.055.688	14.384.500	65.440.278
1.250	3.468.750	2.775	3.468.750	1er octobre 1891	50,00	»	»	»
625	12.500.000	14.372	8.982.500	1er octobre 1905	25,00	149.025	416.250	565.275
1.250	4.116.250	933	1.166.250	1er juillet 1927	50,00	119.425	53.750	173.175
1.000	165.000	165	165.000	1er juillet 1860	50,00	»	»	»
650	190.338.200	35.090	22.808.500	1er juin 1949	25,00	6.463.800	1.058.200	7.522.000
650	49.400.000	8.286	5.385.900	1er juin 1952	25,00	1.697.550	244.400	1.941.950
500	227.750.000	60.490	30.245.000	1er janvier 1955	15,00	5 964.420	1.309.000	7.273.420
500	2.950.000	926	463.000	1er janvier 1949	15,00	75.225	20.500	95.725
500	1.200.000	109	54.500	1er mai 1954	15,00	34.425	4.000	38.425
500	699.910.000	227.686	113.843.000	1er juin 1949	15,00	17.661.488	4.898.500	22.559.988
500	449.266.500	99.520	49.760.000	1er juin 1954	15,00	12.026.415	2.748.000	14.774.415
500	1.003.890.000	127.900	63.950.000	1er sept. 1954	15,00	28.336.800	6.410.000	34.746.800
500	18.410.000	200	100.000	1954	12,50	442 500	90.000	532.500
....	2.663.364.700	578.452	300.392.400	....		72.971.073	17.252.600	90.223.673

EST.

(D) Non compris 7 obligations amorties antérieurement à la cession à la Compagnie de l'Est.
(E) Non compris 235 obligations amorties antérieurement à la cession à la Compagnie de l'Est.
(F) En dehors des emprunts mentionnés ci-contre, la Compagnie de l'Est a amorti le prêt consenti par l'Etat à la mpagnie de Bâle et montant à 1.014.075 fr. 31 cent.
(G) Ces emprunts comprennent :
1° 16.000 obligations données en échange de 32.000 actions du chemin de fer de Blesme à Saint-Dizier, racheté par Compagnie de l'Est, et sur lesquelles 250 francs seulement avaient été versés ;
2° 62.828 obligations représentant le prix d'acquisition du chemin de fer de Strasbourg à Bâle, données dans la portion de 3 obligations pour 4 actions.
3° 5.200 obligations données en échange de 5.200 actions du chemin de fer de Mulhouse à Thann.
(H) Y compris les obligations diverses notamment celles émises en remplacement des subventions de l'Etat conties en annuités et celles affectées aux secondes voies à la charge de l'Etat, aux lignes d'intérêt local, etc., etc.
(I) Pendant l'année 1898, il a été négocié 27.860 obligations nouvelles 2 1/2 0/0 ayant produit 12.390.177 fr. 80 cent. 444 fr. 73 par obligation, déduction faite des intérêts courus au jour de la vente.

II. — OB

Numéros d'ordre 1	Désignation des compagnies 2	Séries 3	Nombre d'obligations émises 4	Capital réalisé 5
				francs
		1° Titres des anciennes compagnies.		
3	Ouest	Saint-Germain. Emprunts 1838-1840	327	327.00
		Saint-Germain. — 1842-1849	3.498	3.498.00
		Versailles (R.D.) — 1839	1.488	1.488.00
		Versailles (R.D.) — 1843	1.353	1.353.00
		Ouest — 1852	4.636	4.636.00
		Ouest — 1853	4.280	4.280.00
		Ouest — 1854	485	485.00
		Rouen — 1845	1.656	1.656.00
		Rouen — 1847	1.852	1.852.00
		Rouen — 1849	1.446	1.446.00
		Rouen — 1854	6.684	6.684.00
		Havre — 1845	3.585	3.585.00
		Havre — 1847	1.939	1.939.00
		Havre — 1848	1.446	1.446.00
		Actions à revenu fixe de Versailles (R. G.)	1.127	338.10
		2° Titres de la compagnie actuelle.		
		Obligations crées à la fusion: 5 %, échange des actions de Saint-Germain	334	334.00
		Obligations crées à la fusion: 4 %, échange des actions de Dieppe	5.493	2.197.20
		Emprunts 3 % (J): 1re série	3.886.606	1.149.671.01
		Emprunts 3 % (J): 2e série	(J) 1.172.589	485.984.39
		Emprunt 2 1/2 %	(K) 133.500	59.214.95
		Totaux	5.234.324	1.732.414.66

OUEST.

(J) Y compris les obligations émises en remplacement des subventions converties en annuités et les obligatio[ns] affectées aux avances à l'État.

ATIONS (*suite*).

CAPITAL A AMORTIR		CAPITAL AMORTI		DERNIÈRE	INTÉRÊT FIXE	SOMMES EMPLOYÉES EN 1898 POUR LE SERVICE DES OBLIGATIONS		
par obligation	ENSEMBLE	NOMBRE D'OBLIGATIONS amorties	MONTANT	ÉCHÉANCE de l'amortissement	annuel par obligation	Intérêt	Amortissement	Ensemble
6	7	8	9	10	11	12	13	14
francs	francs		francs		francs	francs	francs	francs
1.250	408.750	327	408.750	1er janvier 1859	50	»	»	»
1.250	4.372.500	3.498	4.372.500	1er janvier 1893	50	»	»	»
1.000	1.488.000	1.488	1.488.000	1er janvier 1859	50	»	»	»
1.250	1.691.250	1.353	1.691.250	1er janvier 1893	50	»	»	»
1.250	5.795.000	3.878	4.847.500	1er juillet 1902	50	42.000	205.000	247.000
1.250	5.350.000	3.386	4.232.500	1er juillet 1903	50	48.575	193.750	242.325
1.250	606.250	352	440.000	1er juillet 1904	50	7.025	18.750	25.775
1.250	2.070.000	753	941.250	6 juillet 1918	40	36.700	36.250	72.950
1.250	2.315.000	573	716.250	1er déc. 1925	50	65.350	35.000	100.350
1.250	1.807.500	465	581.250	1er déc. 1926	50	50.300	31.250	81.550
1.250	8.355.000	1.192	1.490.000	1er déc. 1938	50	277.000	60.000	337.000
1.250	4.481.250	1.142	1.427.500	1er mars 1924	50	123.400	62.500	185.900
1.250	2.423.750	608	760.000	1er mars 1925	50	67.325	38.750	106.075
1.250	1.807.500	233	291.250	1er janvier 1936	60	73.320	11.250	84.570
400	450.800	1.127	450.800	21 février 1891	15	»	»	»
1.250	417.500	34	42.500	1er juillet 1951	50	15.050	2.500	17.550
500	2.746.500	554	277.000		20	99.030	12.500	111.530
500	1.943.303.000	534.609	267.304.500	*Idem*	15	50.473.133	12.878.500	63.351.633
500	586.294.500	58.262	29.131.000	1er octobre 4956	15	16.822.035	3.571.000	20.393.035
500	66.750.000	1.371	685.500	*Idem*	12,50	1.258.531	500.000	1.758.531
....	2.642.934.050	625 205	321.579.300	....		69.458.774	17.657.000	87.115.774

(K) Pendant l'année 1898, il a été négocié 67.998 obligations 2 1/2 % ayant produit 29.720.794 fr. 21, soit 437 fr. 086 par obligation, déduction faite des intérêts courus au jour de la vente.

OB

NUMÉROS D'ORDRE 1	DÉSIGNATION DES COMPAGNIES 2	SÉRIES 3		NOMBRE D'OBLIGATIONS émises 4	CAPITAL RÉALISÉ 5
					francs
4	Orléans	Emprunt du Grand-Central		272.264	76.127.12
		— d'Orsay (1re série)		6.000	2.793.00
		— d'Orsay (2e série)		1.200	1.200.00
		1er emprunt 4 % de la Compagnie d'Orléans		8.888	9.999.00
		2e emprunt 4 % de la Compagnie d'Orléans		13.333	9.999.75
		Obligations 3 % de la Compagnie d'Orléans (A)	séries 1 17	4.000.000	1.207.403.26
			séries A. B, C.	1.250.000	517.884.57
		Obligations 2 1/2 % de la Compagnie d'Orléans (A) (Série D)		(B) 172.679	76.460.81
		Totaux		5.724.364	1.901.867.52

ORLÉANS.

(A) Y compris les obligations affectées à l'usine d'Aubin, aux avances à l'État et aux chemins de fer d'intérêt lo
ou émises en remplacement des subventions converties en annuités.

ATIONS (*suite*)

CAPITAL A AMORTIR		CAPITAL AMORTI		DERNIÈRE	INTÉRÊT	SOMMES EMPLOYÉES EN 1898 POUR LE SERVICE DES OBLIGATIONS		
par obligation	ensemble	nombre d'obligations amorties	montant	échéance de l'amortissement	fixe annuel par obligation	Intérêt	Amortissement	Ensemble
6	7	8	9	10	11	12	13	14
francs	francs		francs			francs	francs	francs
500	136.132.000	33.499	16.749.500	1er janvier 1958	15	3.581.477	734.348	4.315.825
500	3.000.000	4.325	2.162.500	1er septem. 1905	20	33.880	102.000	135.880
1 250	1.500.000	951	1.188.750	1er juillet 1903	50	13.550	55.000	68.550
1.250	11.110.000	8.888	11.110.000	20 novemb. 1890	50	»	»	»
1 250	16.666.250	2.502	3.127.500	1er janvier 1938	50	541.550	146.250	687.800
500	2.000.000.000	554.350	277.175.000	1er janvier 1951	15	51.684.750	13.635.000	65.319.750
500	625.000.000	71.500	35.750.000	1er octobre 1956	15	17.791.500	3.800.000	21.591 500
500	86.339.500	1.800	900.000	1er octobre 1956	12,50	1.476.557	600.000	2.076.557
....	2.869.747.750	677.815	348.163.250	....		75.123.264	19.072 598	94.195.862

(8) Pendant l'année 1898, il a été négocié 72.679 obligations de série D 2 1/2 0/0 ayant produit 32.297.391 fr. 53, oit 444 fr. 38 par obligation.

L'amortissement des obligations de cette série est semestriel.

OE

NUMÉROS D'ORDRE	DÉSIGNATION DES COMPAGNIES	SÉRIES	NOMBRE D'OBLIGATIONS émises	CAPITAL RÉALISÉ
1	2	3	4	5
			francs	francs
5	PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE.	1° Emprunts des anciennes Compagnies :		
		Ancienne Compagnie de Paris à Lyon. — 1er emprunt (5 %).........	80.000	83.968.
		Ancienne Compagnie de Paris à Lyon. — 2e, 3e et 4e emprunts (3 %)..	250.000	71.359.
		Ancienne Compagnie de Lyon-Méditerranée — Emprunt de 5 %...........	(c) 120.000	62.835.
		Ancienne Compagnie de Lyon-Méditerranée — Obligations de rachat (3 %)..	(d) 182.333	63.422.
		Ancienne Compagnie de Lyon-Méditerranée — Emprunt de 1865 (3. %)....	82.666	22.841.
		Ancienne Compagnie de Rhône-et-Loire — 1re série (4 %)............	102.614	51.307.
		Ancienne Compagnie de Rhône-et-Loire — 2 série (3 %)..............	63.643	(e) 19.092.
		Emprunt du Grand-Central (3 %)................	(f) 131.007	37.500.
		Bourbonnais (3 %)............................	211.000	60.609.
		Obligations du Grand-Central en circulation pour le compte de la Compagnie P.-L.-M...	26.936	8.080.
		Ancienne Compagnie de Lyon à Genève..........	142.264	39.533.
		— — du Dauphiné..............	173.000	47.294.
		— — de Bessège à Alais..........	22.610	6.783.
		— — des Dombes et Sud-Est......	40.000 40.000	14.091. 13.817.
		— — Victor-Emmanuel...........	98.412	31.610.1
		2° Emprunt 3 % de la Compagnie actuelle (g).....	10.301.000	(h) 3.326.959.
		3° Emprunt 2 1/2 % de la Compagnie actuelle (i)...	124.276	54.334.
		TOTAUX..................	12.191.761	4.015.441.0

PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE.

(c) SAVOIR : 120.000 obligations 5 % de la Compagnie de Lyon à la Méditerranée, savoir :
44.000 émises par souscription publique.
16.000 échangées contre les 8.000 obligations de 1.000 francs émises en 1852 par la Compagnie de Lyon à Avignon.
60.000 échangées contre les 30.000 obligations de 1.000 francs émises en 1850 par la Compagnie de Marseille à Avignon.

120.000 obligations représentant un capital de.. 62.835.963 francs.

(d) SAVOIR :
96.666 2/3 pour le rachat des actions de la Compagnie du Gard ;
1.666 2/3 pour le rachat des actions de la Compagnie de Montpellier à Nîmes;
17.333 pour le rachat des actions de la Compagnie de Montpellier à Cette ;
66.666 2/3 pour le rachat des actions de la Compagnie de Marseille à Avignon :

182.333 obligations pour un capital de.. 63.422.000 francs.

Y compris une soulte de 2.735.000 résultant de la conversion des obligations 4 1/2 % délivrées aux Compagni rachetées, en obligations 3 %.

GATIONS (*suite*).

CAPITAL A AMORTIR		CAPITAL AMORTI		DERNIÈRE ÉCHÉANCE de l'amortissement	INTÉRÊT FIXE annuel par obligation	SOMMES EMPLOYÉES EN 1898 POUR LE SERVICE DES OBLIGATIONS		
par obligation	ensemble	nombre d'obligations amorties	montant			Intérêt	Amortissement	Ensemble
6	7	8	9	10	11	12	13	14
francs	francs		francs		francs	francs	francs	francs
1.250	100.000.000	57.653	72.066.250	1905	50	1.253.400	3.401.250	4.654.650
500	125.000.000	37.179	18.589 500	1954	15	3.204.795	832.000	4.036.795
625	75.000.000	44.442	27.776.250	1954	25	1.919.113	1.508.125	3.427.238
500	91.166.500	26.479	13.239.500	1954	15	2.353.695	536 000	2.889.695
500	41.333.000	12.005	6.002.500	1954	15	1.067.205	243.000	1.310.205
625	64.133.750	10.445	6.528.125	1952	15	2.310.287	303.125	2.613.412
500	31.821.500	10.025	5.012.500	1952	15	811.799	269.000	1.080.799
500 500	65.503.500 105.500.000	50.879	25.439.500	1953	15	4.382.033	1.007.500	5.389.533
500	13.468.000	3.314	1.657.000	1953	15	354.328	72.652	426.980
500	71.132.000	20.498	10.249.000	1954	15	1.832.767	418.500	2.251.267
500	86.500.000	21.704	10.852.000	1958	15	2.283.480	463.000	2.751.480
500	11.305.000	3.246	1.623.000	1954	15	292.440	66.000	359.440
500	20.000.000	4.212	2.106.000	1958	15	540.015	106.500	646.515
500	20.000.000	2.073	1.036.500	1975	15	570.810	63.500	634.310
500	49.206.000	13.182	6.591.000	1954	15	1.287.240	293.000	1.580.240
500	5.150.500.000	993.765	496.882.500	1958	15	140.234.790	27.203.000	167.437.790
500	62.138.000	2.779	1.389.500	1958	12,50	1.116.825	348.500	1.465.325
....	6.183.707.250	1.313.880	707.040.625	....	....	165.815.022	37.139.652	202.954.674

(E) Savoir :

11.600 données en échange des actions de la Compagnie d'Andrezieux à Roanne ;
52.043 échangées contre les anciens titres des trois Compagnies de la Loire.

63.643 obligations pour un capital de.. 19.092.900 francs.

Y compris le prêt de l'Etat à la Compagnie d'Andrézieux à Roanne (577.900 francs).

(F) Savoir :

106.007 obligations représentant l'emprunt de 30 millions de francs contracté pour la construction des chemins de Rhône-et-Loire ;
25.000 obligations représentant la plus-value accordée à la Compagnie de Rhône-et-Loire.

131.007 obligations représentant un capital de.. 37.500.000 francs.

(G) Y compris : 1° les obligations affectées à la partie suisse de la ligne de Lyon à Genève; 2° les obligations mises en remplacement des subventions converties en annuités ; 3° les obligations affectées aux avances à l'Etat et aux secondes voies donnant lieu au payement par l'Etat d'une annuité provisoire ; 4° les 40.000 obligations données à la Compagnie de Bessèges à Alais en échange de 12.000 actions de ladite Compagnie ; 5° les 104.374 obligations remises comme prix de rachat du réseau des Dombes et du Sud-Est ; 6° les obligations affectées aux avances faites à l'Etat pour le percement du souterrain du Mont-Cenis et aux avances pour les garanties de 1871 et 1872 ; 7° les obligations disponibles et celles qui ont été affectées au réseau algérien.

(H) Pendant l'année 1898, il a été négocié 56.545 obligations 2 1/2 % ayant produit 24.375.305 fr. 99 cent., soit 436 fr. 56 par obligation, déduction faite des intérêts courus au jour de la vente.

OBLI

NUMÉROS D'ORDRE 1	DÉSIGNATION DES COMPAGNIES 2	SÉRIES 3	NOMBRE D'OBLIGATIONS émises 4	CAPITAL RÉALISÉ 5
			francs	francs
		Emprunt de l'ancienne Compagnie de Bordeaux à la Teste	840	1.050.000
6	Midi	Obligations du Midi 3 % (A)	(B) 3.472.979	1.109.127.738
		Idem. 2 1/2 %	(B) 71.969	31.355.683
		Totaux	3.545.788	1.141.533.421
7	Ceinture de Paris (rive droite)		»	»
8	Grande-Ceinture de Paris	Deux premières émissions	165.463	59.573.582
9		Ensemble des Compagnies principales	35.939.628	11.973.582.005

MIDI.

(A) Y compris les obligations affectées au domaine privé, aux approvisionnements et aux fonds disponibles, celles qui sont applicables aux avances faites à l'Etat et aux subventions converties en annuités.

GATIONS (*suite*).

CAPITAL A AMORTIR		CAPITAL AMORTI		DERNIÈRE ÉCHÉANCE	INTÉRÊT FIXE	SOMMES EMPLOYÉES EN 1898 POUR LE SERVICE DES OBLIGATIONS		
par obligation	ensemble	nombre d'obligations amorties	montant	de l'amortissement	annuel par obligation	Intérêt	Amortissement	Ensemble
6	7	8	9	10	11	12	13	14
francs	francs		francs		francs	francs	francs	francs
1.250	1.050.000	840	1.050.000	1er juil. 1893	50	»	»	»
500	1 736.489 500	352.755	176.377.500	1er juil. 1957	15	46.949.032	9.711.500	56.660.532
500	35.984.500	1.434	717.000	*Idem.*	12,50	886.225	363.000	1.249.225
....	1.773.524 000	355.029	178.144.500	....		47.835.257	10.074.500	57.909.757
....	»	»	»	....		»	»	»
500	82.731.500	13.479	6.739.500	1958	15	1.146.770	456.000	1.602.770
....	18.164.910.250	4.061.158	2.100.708.575	....		483.405.938	116.036.850	599.442.788

(B) Pendant l'année 1898, il a été négocié 36.582 obligations 2 1/2 % ayant produit 15.798.862 francs, soit 431 fr. 68 par obligation, déduction faite des intérêts courus au jour de la vente.

OBL[I]

NUMÉROS D'ORDRE	DÉSIGNATION DES COMPAGNIES	NOMBRE D'OBLIGATIONS émises	CAPITAL RÉALISÉ
1	2	3	4
			francs
	COMPAGNIES SECONDAIRES.		
9	Somain à Anzin et à la frontière belge	»	»
10	Chauny à Saint-Gobain	»	»
11	Hazebrouck à la frontière belge (A)	—	—
12	Enghien à Montmorency	1.384	415.200
13	Epernay à Romilly	10.000	3.000.000
14	Nancy à Vézelise et embranchement	»	»
15	Nancy vers Château-Salins	3.000	900.000
16	Bazancourt à Bétheniville	»	»
17	Vassy à Saint-Dizier	2.000	570.000
18	Vassy à Doulevant-le-Château	»	»
19	Vireux à la frontière belge (B)	—	—
20	Société générale des chemins de fer économiques (c)	(c) 25.736	9.739.450
21	Compagnie des chemins de fer départementaux	66.020	23.567.335
22	Marseille (Banlieue sud et Vieux port de)	»	»
23	Sud de la France	210.193	79.909.521
24	Médoc	39.011	10.935.746
	ENSEMBLE des Compagnies secondaires	357.344	129.037.252
	REPORT des Compagnies principales	35.939.628	11.973.582.005
	TOTAUX GÉNÉRAUX	36.296.972	12.102.619.257

(A) Chemin concédé à la Compagnie belge de la Flandre occidentale.

(B) Chemin concédé à la Compagnie belge d'Entre-Sambre-et-Meuse.

[...]GATIONS (*suite et fin*).

CAPITAL A AMORTIR		CAPITAL AMORTI		DERNIÈRE ÉCHÉANCE	INTÉRÊT FIXE	SOMMES EMPLOYÉES EN 1898 POUR LE SERVICE DES OBLIGATIONS		
par [o]bligation	ENSEMBLE	NOMBRE d'obligations amorties	MONTANT	de l'amortissement	annuel par obligation	Intérêt	Amortissement	Ensemble
5	6	7	8	9	10	11	12	13
francs	francs		francs		francs	francs	francs	francs
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
—	—	—	—	—	—	—	—	—
500	692.000	127	63.500	1961	15	18.960	3.500	22.460
500	5.000.000	9.546	4.773.000	1969	15	6.930	4.500	11.430
»	»	»	»	»	»	»	»	»
500	1.500.000	2.302	1.151.000	1968	15	9.520	2.000	11.520
»	»	»	»	»	»	»	»	»
—	1.000.000	219	109.500	1955	15	26.865	5.000	31.865
500	»	»	»	»	»	»	»	»
500	—	—	—	—	—	—	—	—
»	12.868.000	679	339.500	1981	15	376.462	40.500	416.962
500	33.010.000	1.274	637.000	1er oct. 1985	15	973.560	79.000	1.052.560
500	»	»	»	»	»	»	»	»
500	105.096.500	3.455	1.727.500	1984	15	3.104.932	257.500	3.362.432
500	19.505.500	2.382	1.191.000	1974	15	541.000	73.500	614.500
	178.672.000	19.984	9.992.000	....		5.058.229	465.500	5.523.729
	18.164.910.250	4.061.158	2.100.708.575	....		483.405.938	116.036.850	599.442.788
....	18.343.582.250	4.081.142	2.110.700.575	....		488.464.167	116.502.350	604.966.517

(c) Une décision ministérielle du 5 mai 1893 a prescrit l'annulation au compte des obligations afférentes aux lignes [...]ntérêt général de 7.229 titres pour un capital réalisé de 3.000.035 francs. La Compagnie a émis 250 obligations en 1898.

Pour terminer, les tableaux ci-après, dont les éléments ont été puisés à l'*Annuaire des Agents de change*, donnent la situation exacte, au 31 décembre 1898, des obligations des grandes Compagnies.

OBLIGATIONS	ÉMISES	REM-BOURSÉES	EN CIRCULATION	DATE DU TIRAGE des titres
NORD.				
Nord 3 0/0 ancien	3.525.000	483.027	3.041.973	1er juillet 1898
Nord 3 0/0 nouveau	137.395	6.589	130.806	1er octobre 1898
Nord 2 1/2 0/0	56.460	1.811	54.649	1er octobre 1898
Nord-Est 3 0/0	150.000	6.927	143.073	1er avril 1898
Lille-Béthune 3 0/0	30.000	3.062	26.938	31 décembre 1898
Picardie-Flandre 3 0/0	43.500	3.608	39.892	1er juillet 1898
Nord-Belge 3 0/0	140.000	26.304	113.696	1er novembre 1898
Ensemble	4.082.355	531.328	3.551.027	
EST.				
Est 5 0/0 [1]	368.828	43.376	325.452	1er juillet 1898
Est 3 0/0 ancien	2.300.000	328.853	1.971.147	»
Est 3 0/0 nouveau	1.980.120	128.100	1.852.020	1er janvier 1899
Est 2 1/2 0/0	36.820	200	36.620	»
Ardennes 3 0/0	455.500	60.390	395.110	»
Strasbourg-Bâle et Wissembourg 5 0/0 et 4 0/0	24.000	17.186	6.814	1er juillet 1898
Dieuze 3 0/0	5.900	899	5.001	1er janvier 1899
Montereau-Troyes 5 0/0	3.300	933	2.367	1er juillet 1898
Ensemble	5.174.468	579.937	4.594.531	
OUEST.				
Ouest 3 0/0 ancien	3.900.000	548.003	3.351.997	1er juillet 1898
Ouest 3 0/0 nouveau	1.179.977	65.992	1.113.985	1er octobre 1898
Ouest 2 1/2 0/0	134.990	2.978	132.012	*Idem.*
Ouest 5 0/0 1852 1re émission. 11.936; 2e — 3.100; 1853. 17.500; 1854. 4.000	36.536	34.805	1.731	31 décembre 1898
Ouest 3 0/0 1855	336	36	300	»
Ouest 4 0/0 1855	6.000	4.939	1.061	»
A reporter	5.257.839	656.753	4.601.086	

1. Voir plus loin les tentatives de conversion des obligations de cette série et l'arrêt prohibitif de la Cour de cassation.

OBLIGATIONS	ÉMISES	REMBOURSÉES	EN CIRCULATION	DATE DU TIRAGE des titres
OUEST (*suite*).				
Report	5.257.839	656.753	4.601.086	
Rouen-Havre 5 % { 1845... 10.000 / 1847... 5.000 }	15.000	11.226	3.774	31 décembre 1898
— 6 % 1848	5.000	3.778	1.222	»
Paris-Rouen 4 % 1845	6.000	5.097	903	»
Paris-Rouen 5 % { 1847... 5.000 / 1849... 3.750 / 1854... 18.000 }	26.750	18.978	7.772	»
Paris-Saint-Germain 5 % { 1842... 10.000 / 1849... 2.000 }	12.000	—	12.000	»
Paris-Versailles (R. N.) 1843	6.400	—	6.400	»
Ensemble	5.328.989	695.832	4.633.157	
ORLÉANS.				
Orléans 4 % 1848	13.333	2.619	10.714	1er janvier 1899
Orléans 3 % { ancien	4.000.000	580.139	3.419.861	»
Orléans 3 % { nouveau	1.250.000	71.500	1.178.500	1er octobre 1895
Orléans 2 1/2 %	174.179	5.400	168.779	3 mai 1895
Grand-Central 3 % 1845	300.000	38.427	261.573	1er janvier 1899
Paris-Orsay	6.000	4.325	1.675	1er septembre 1898
Ensemble	5.743.512	702.410	5.041.102	
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE.				
Fusion ancienne 3 %	5.800.000	520.383	5.279.617	1er janvier 1896
Fusion nouvelle 3 %	5.400.000	513.398	4.886.602	1er octobre 1895
— 2 1/2 %	129.700	2.779	126.921	1er novembre 1898
Lyon 5 % 1856	80.000	57.653	22.347	1er octobre 1895
— 3 % 1855	250.000	37.279	212.721	1er avril 1895
Bessèges-Alais 3 %	22.610	3.246	19.364	1er octobre 1895
Bourbonnais 3 %	400.000	63.008	336.992	1er janvier 1896
Dauphiné 3 %	173.000	21.909	151.091	1er juillet 1895
Dombes et Sud-Est 3 %	80.000	6.285	73.715	1er octobre 1895
Lyon-Genève 3 %	87.719	13.270	74.449	1er janvier 1896
— 3 % 1857	54.545	8.091	46.454	»
Méditerranée 5 %	120.000	44.442	75.558	1er avril 1895
— 3 %	265.000	38.484	226.516	1er juillet 1895
Rhône-et-Loire 4 %	102.614	10.949	91.665	1er janvier 1896
— 3 %	63.643	10.434	53.209	»
A reporter	13.028.831	1.351.610	11.677.221	

OBLIGATIONS	ÉMISES	REM-BOURSÉES	EN CIRCULATION	DATE DU TIRAGE des titres
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (*suite*).				
Report	13.028.831	1.351.610	11.677.221	
Saint-Étienne 5 % 1853	10.000	8.291	1.709	31 décembre 1895
Victor-Emmanuel 3 % 1862	98.412	13.182	85.230	1er octobre 1895
Lyon-Avignon 5 % 1852	8.000	7.996	004	31 décembre 1898
Andrezieux-Roanne 1re émission 3 %	4.000	3.816	184	»
Andrezieux-Roanne 2e — 3 %	1.980	1.952	028	»
Grand-Central 3 % 1853-54 (1)	—	—	»	»
Ensemble	13.151.223	1.386.847	11.764.376	
MIDI.				
Midi 3 % ancien	2.900.000	318.385	2.581.615	1er juillet 1895
Midi 3 % nouveau	572.130	34.370	537.760	1er octobre 1895
— 2 1/2 %	77.250	1.434	75.816	1er novembre 1898
Bordeaux-La-Teste	941	941	—	1er octobre 1895
Ensemble	3.550.321	355.130	3.195.191	
Total général	37.030.868	4.251.484	32.779.384	

Les 31.600.000 obligations[2], en circulation à la fin de 1894, représentant une valeur nominale de 15.900.000.000 francs ont, d'après le cours moyen de 1894, soit 475 fr. 50 par titre, ou 94,9 %, une valeur exacte de 15 milliards. Elles constituent un champ de placement si vaste que le concours de l'épargne était absolument indispensable.

Il fallait donc, pour la prospérité économique du pays, que le cours de ces obligations eût une fixité à peu près équivalente à celle de la rente : les Compagnies ont su l'obtenir; non seulement leurs valeurs ont eu une solidité remarquable, mais encore leurs cours, tout en bénéficiant d'une marche ascensionnelle, lente, constante, ont échappé aux fluctuations du marché.

Dans les considérations qui vont suivre, on ne s'occupera que des six grandes Compagnies. Par leur prépondérance, par leurs réseaux nettement

1. Par suite d'amortissement ou d'échange de titres, il n'y avait plus que 13 obligations en circulation au 31 décembre 1899.

2. **Note du Traducteur.** — D'après les cours moyens de 1898, le capital réel au 31 décembre dépassait 15 milliards et demi.

circonscrits, elles ont une influence indiscutable sur la situation budgétaire et économique de la France. De plus, comme à l'origine des chemins de fer, ce sont les papiers des Compagnies qui constituent la majorité des titres négociables sur le marché ; leurs émissions ont, dans une très large mesure, contribué à développer les opérations de bourse.

Le tableau suivant indique le montant total de leurs emprunts depuis 1884.

Émissions des six grandes Compagnies depuis 1884.

ANNÉES	NOMBRE D'OBLIGATIONS placées	CAPITAL TOTAL réalisé	CAPITAL RÉALISÉ PAR CHAQUE COMPAGNIE					
			NORD	EST	OUEST	ORLÉANS	P.-L.-M.	MIDI
					En milliers de francs			
1884.......	1.153.939	433.642	37.709	84.084	44.900	109.118	95.302	62.529
1885.......	750.752	282.127	15.937	67.461	33.579	68.801	72.098	24.251
1886.......	873.992	335.972	16.636	69.956	34.415	92 785	89.253	32.927
1887.......	434.396	168.230	5.494	29.418	27.172	30.140	61.956	14.050
1888.......	496.743	198.390	8.493	42.111	39.548	36.464	53.878	17.896
1889.......	575.926	232.519	10.761	51.730	49.685	55.441	51.439	13.463
1890.......	463.484	198.764	16.031	32.256	43.988	55.569	43.304	7.616
1891.......	340.519	150.731	39.331	23.619	30.494	35.891	15.514	5.882
1892.......	420.153	190.729	29.094	37.038	29.771	51.115	36.528	7.183
1893.......	557.024	254.373	41.800	49.498	34.136	61.219	53.925	13.795
1884-93....	6.066.928	2.445.477	221.286	487.171	367.688	596.543	573.197	199.592
1894.......	408.271	187.884	35.376	33.487	40.978	39.132	28.133	10.778
1895.......	208.058	97.399	11.307	20.741	33.653	25.294	6.404	»
1896.......	212.236	98.128	8.608	3.346	18.254	10.950	29.352	27.618
1897.......	238.735	108.000	12.301	4.058	33.946	22.327	15.727	19.641
1898.......	283.352	124.191	9.611	12.390	29.720	32.297	24.375	15.798
1899.......	446.096	191.721	18.479	11.324	46.057	31.273	53.638	30.950

En supposant l'année de trois cents jours (déduction faite des dimanches et jours fériés), on voit que, pendant la période de 1884 à 1893, les Compagnies ont émis, en moyenne, 2.000 obligations par jour et qu'elles ont ainsi drainé par jour 800.000 francs de capitaux disponibles.

Pendant la même période, conformément aux engagements pris avec les obligataires et avec l'Etat, le montant total des amortissements annuels n'a cessé de croître chaque année.

Le capital-actions des grandes Compagnies (titres de 400 francs pour la Compagnie du Nord et titres de 500 francs pour les autres Compagnies) n'a subi, depuis longtemps, aucune variation. Sur les 3.059.000 actions ayant une valeur nominale de 1.477.000.000 francs et représentant un capital réalisé de 1.469.894.564 francs, les six grandes Compagnies avaient amorti, à la fin de 1890 : 146.851 titres pour 72.368.600 francs; à la fin de 1891 : 154.951 titres pour 76.352.500 francs; à la fin de 1892 : 163.340 titres pour 80.478.200 francs.

Ainsi donc, jusqu'à l'époque où le remboursement des actions sera terminé, c'est-à-dire jusqu'à 1950 pour le Nord et l'Est 1951, pour l'Orléans, 1952 pour l'Ouest, 1954 pour le Paris-Lyon-Méditerranée et 1955 pour le Midi, il faut encore amortir une dette totale de 1.392.247.300 francs, à l'exception de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, dont l'amortissement des actions ne doit commencer qu'à la fin de 1907. Les Compagnies ont affecté à l'amortissement de leurs actions, de 1890 à 1898, les sommes suivantes :

Montant de l'amortissement annuel du capital actions

des six grandes Compagnies.

ANNÉES	NORD	EST	OUEST	ORLÉANS	MIDI	TOTAL [1]
1890......	254.400	1.096.500	655.000	639.315	253.500	2.878.715
1891......	264.400	1.140.000	678.000	1.588.500	266.500	3.937.400
1892......	275.200	1.186.500	701.500	1.685.000	279.500	4.127.700
1893......	286.000	1.282.500	726.000	1.736.000	294.000	4.324.500
1894......	297.000	1.282.500	751.000	1.788.000	315.700	4.434.200
1895.....	309.200	1.334.000	778.000	1.841.000	324.000	4.586.200
1896......	320.000	1.387.000	805.000	1.897.000	340.000	4.749.000
1897......	334.400	1.443.000	833.500	1.953.500	357.000	4.921.000
1898......	348.000	1.500.500	862.500	2.012.000	374.500	5.097.500

La situation n'est pas tout à fait semblable pour les obligations ; l'amortissement est tout aussi régulier, mais le nombre des titres augmente annuellement au fur et à mesure des travaux.

1. **Note du Traducteur.** — Pour la Compagnie P.-L.-M. l'amortissement ne doit commencer à fonctionner qu'à partir de 1907.

Obligations en circulation (Compagnies principales).

A LA FIN DE L'ANNÉE	OBLIGATIONS ÉMISES	CAPITAL RÉALISÉ	OBLIGATIONS REMBOURSÉES	CAPITAL AMORTI
1890	32.700.011	10.438.069.248	2.431.966	1.077.158.725
1891	33.621.100	10.910.084.747	2.607.710	1.367.894.300
1892	34.048.576	11.100.902.116	2.823.914	1.478.878.400
1893	34.605.705	11.355.142.054	3.008.008	1.573.701.500
1894	35.017.128	11.542.713.138	3.203.460	1.673.885.825
1895	**35.230.667**	**11.640.021.859**	**3.406.220**	**1.778.379.050**
1896	**35.437.639**	**11.741.209.991**	**3.607.514**	**1.882.272.725**
1897	**35.677.564**	**11 849.211.227**	**3.823.832**	**1.993.631.725**
1898	**35.939.628**	**11.973.582.005**	**4.061.158**	**2 100.708.575**
1899	**36.385.724**	**12 165.303.225**	**4.300.709**	**2.224.963.570**

Si l'on tient compte du fait que toutes ces obligations doivent être amorties entre 1903 et 1980[1], on voit qu'à la fin de 1893 il y avait encore à amortir 31.597.692 obligations représentant une dette nominale totale de 15.923.500 francs.

Le réseau ferré avait donc absorbé, en 1893, un capital global de 13.700.000.000 francs et il n'avait été encore remboursé que 1.700.000.000.

A la même date, la dette nominale totale s'élevait à la somme de 18.500.000.000 francs, dont 16.900.000.000 en obligations et 1.600.000.000 en actions.

Cette dette colossale sera progressivement remboursée avant l'expiration des concessions.

Tous ces titres, à l'exception de quelques-uns, ont été émis par les grandes Compagnies.

Le tableau des pages 642 et 643 permet de comparer les émissions et les amortissements depuis 1890 :

1. Pour quelques petites Compagnies incorporées après la fusion dans le réseau des grandes Compagnies, la durée de la concession est plus ou moins longue.

NOM DES COMPAGNIES	EXPIRATION DE LA CONCESSION	CAPITAL RESTANT A AMORTIR A LA FIN DE 1893
Picardie et Flandre (Nord)	1964	15.656.500
Nord-Est (Nord)	1980	72.614.000
Ardennes, Salines de Dieuze et Moselotte	1955	207.422.000
Grand-Central (Orléans)	1958	122.746.000
Divers et Grand-Central (P.-L.-M.)	1975	649.708.000
Total		1.068.146.500

COMPAGNIES	TITRES ÉMIS (1)									
	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	189
Nord	36.679	88.731	64.048	90.634	76.449	23.625	18.452	27.208	21.688	43.3
Est	77.525	53.743	82.765	109.622	73.610	44.035	7.113	8.960	27.860	26.(
Ouest	102.113	68.914	64.907	74.603	88.470	71.601	38.647	74.850	67.998	107.:
Orléans	128.134	80 936	111.772	133.892	84.915	55.257	24.808	49.328	72.679	74.(
P.-L.-M.	101.127	34.993	80.854	118.292	61.370	13.540	64.296	34.831	56.545	119.3
Midi	17.906	13.202	15.807	29.981	23.457	»	58.920	43.558	36.582	75.!
Ceintures	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ensemble	463.484	340.519	420.153	557.024	408.271	208.058	212.236	238.735	283.352	446.(

CAPI

COMPAGNIES	CAPITAL RÉALISÉ									
	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	189
	En milliers de francs									
Nord	16.031	39.331	29.094	41.800	35.376	11.307	8.608	12.301	9.611	18.
Est	32.256	23.619	37.038	49.498	33.488	20.741	3.346	4.058	12.390	11.
Ouest	43.988	30.494	29.771	34.136	40.978	33.653	18.254	33.946	29.720	46.
Orléans	55.569	35.891	51.115	61.219	39.132	25.294	10.950	22.327	32 297	31.
P.-L.-M.	43.304	15.514	36.528	53.925	28.133	6.404	29.352	15.727	24.375	53.
Midi	7.616	5.882	7.183	13.795	10.778	»	27.618	19.641	15.798	30.
Ceintures	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ensemble	198.764	150.731	190.729	254.373	187.884	97.399	98.128	108.000	124.191	191.

1. **Note du Traducteur.**— D'après M. Neymarck, les six grandes Compagnies ont placé dans le public, de 1885, 6.709.308 obligations pour un capital de 2.821.361.940 francs.

Pendant la même période, elles auraient remboursé 1.306.000.000.

Si l'on compare le cours des années extrêmes 1885-1899 :

	3 °/₀	Est	Midi	Nord	Lyon	Orléans	Ouest
1885......	79,30	371,45	376,12	384,22	376,08	377,67	376,31
1899......	100	424,46	409,46	419,73	423,31	418,78	420,77

La rente, qui se capitalisait à 3,75 en 1885, se capitalise aujourd'hui à 3 °/₀ ; il s'ensuit que l'amélioration crédit de l'Etat est de 0,75 °/₀.

En 1885, le revenu brut moyen des obligations 3 °/₀ était de 3,97 °/₀; aujourd'hui le revenu brut moyen obligations 2 $^1/_2$ °/₀ au prix de 416 fr. 81, moyenne des plus hauts et des plus bas prix de placement en 1899, sort à 3,02 °/₀.

Amélioration du crédit pour les Compagnies, 0,95 °/₀.

Ces chiffres prouvent que, malgré les 3 milliards (en chiffres ronds) empruntés par les Compagnies, leur cr a été sans cesse en grandissant ; il a marché de pair avec celui de l'Etat, il l'a même dépassé, ce qui revie dire qu'elles ont pu emprunter dans des conditions meilleures que l'Etat lui-même n'aurait pu le faire, s'il a été obligé de procéder tous les ans à des émissions de rentes pour se procurer des capitaux aussi considérab

COMPAGNIES	TITRES REMBOURSABLES[2]									
	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899
Nord	20.025	20.737	22.091	22.866	24.738	25.573	26.461	27.426	29.132	29.800
Est	24.110	25.354	26.262	27.456	28.951	30.365	31.237	32.500	33.673	34.904
Ouest	24.468	25.538	26.735	27.462	28.815	29.248	31.368	32.898	34.420	36.063
Orléans	25.823	27.766	28.958	30.694	32.649	32.796	33.874	35.275	36.943	38.979
P.-L.-M.	50.143	53.635	55.792	58.488	60.223	63.158	65.177	67.839	72.037	78.142
Midi	14.894	15.342	15.733	16.267	17.300	17.773	18.316	19.553	20.149	20.745
Ceintures	720	744	764	788	812	837	861	887	912	938
ENSEMBLE	160.183	169.116	176.335	184.021	193.488	199.750	207.294	216.378	226.266	239.571

ALISÉ.

COMPAGNIES	REMBOURSEMENTS									
	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899
	En milliers de francs									
ord	10.012	10.369	11.046	11.433	12.369	12.791	13.230	13.713	14.385	14.800
st	12.455	13.090	13.464	14.064	14.840	15.561	16.124	16.642	17.253	17.884
uest	12.726	13.287	13.910	14.084	14.756	15.500	16.073	16.854	17.657	18.488
rléans	13.273	13.764	14.574	15.446	16.376	16.870	17.425	18.143	19.072	20.602
.-L.-M.	26.811	28.629	29.782	31.208	32.156	33.503	34.516	35.915	37.139	40.542
idi	7.476	7.666	7.896	8.161	8.682	8.612	9.154	9.780	10.074	10.373
eintures	360	372	382	394	406	419	430	443	456	469
ENSEMBLE	83.113	87.177	91.054	94.790	99.585	103 256	106.952	111.490	116.036	123.158

2. Le nombre des obligations amorties, chaque année, c'est-à-dire le montant de l'amortissement des obliga- ns qui arrivent à être remboursées, ne peut être arrêté, d'après la *Statistique officielle — Documents principaux*, par la colonne 13 du tableau 8, à l'aide des valeurs nominales des séries d'obligations données colonne 6. chiffres des obligations amorties, colonne 8, devraient fournir le nombre de titres amortis dans l'année sidérée, mais ils ne concordent pas toujours avec les chiffres de la colonne 13. On peut l'expliquer en partie le fait que les époques du tirage et le remboursement effectif des titres amortis ne tombent pas toujours s le même exercice; d'autre part, il faut noter un certain nombre de fautes typographiques; ainsi, par mple, pour la Compagnie du Nord, le nombre des obligations amorties est arrêté à 274.789 (fin de 1890) : et à 194 (fin de 1891), d'où il résulterait que pendant l'année 1891, il n'y aurait eu que 3.405 titres amortis, tandis le montant de l'amortissement de cette même année s'élève à plus de 10.000.000 de francs ; réciproquement, r la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, on aurait, en 1891 remboursé un nombre d'obligations de francs beaucoup trop considérable, si l'on tient compte de l'écart entre le chiffre des titres amortis fin 1890 : 205 et celui de 1891 : 795.040 = 86.838 titres, alors que l'amortissement effectif n'aurait pu dépasser 00.000 de francs.

En additionnant le produit des obligations amorties et celui des actions également amorties, on pourra chiffrer, par l'écart entre les émissions et les remboursements, l'absorption des capitaux disponibles par les grandes Compagnies. Aussi les émissions ont-elles atteint le chiffre de 198.700.000; mais, en même temps, la Compagnie remboursait 86.000.000 francs, ou 43 °/₀ des sommes nouvellement demandées au public. En 1891, l'amortissement a été de 91.100.000 francs, soit 60 °/₀ des émissions; en 1892 : 95.900.000 francs, soit 50 °/₀; en 1893 : 99.100.000 francs, soit 39 °/₀; en 1894 : 104.000.000 francs, soit 55 °/₀. A la Compagnie du Midi, pendant plusieurs années de suite, et à la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, en 1891 et en 1894, les remboursements ont dépassé les émissions. Quoique ce fait soit assez anormal[1], puisque chaque année on fixe un maximum pour les dépenses des lignes neuves et que la période des travaux sera sans doute close vers 1906, il est évident que la progression constante des remboursements aura pour effet de rapprocher le total des amortissements du total des émissions nouvelles. Bien plus, on peut dire approximativement dans combien de temps il y aura plus d'amortissements que d'émissions[2].

Par suite, les obligations que les Compagnies émettent, chaque année, en plus petite quantité, seront de plus en plus recherchées comme placement de l'épargne, car le petit capitaliste français, qui est remboursé, cherche à reprendre de nouvelles obligations. Il en résulte donc que les porteurs cherchent, en plus grand nombre chaque année, un nouvel emploi de leurs capitaux redevenant disponibles par l'effet de l'amortissement. Le chiffre de cette disponibilité s'est élevé à 104.000.000 de francs en 1894.

Mais cette explication de l'élévation des cours n'est pas la seule. Ce qui justifie la vogue du public français pour les valeurs des chemins de fer, c'est que les recettes nettes d'exploitation sont plus que suffisantes pour le service financier des obligations. C'est aussi que les annuités, dues par l'Etat pour les travaux exécutés sur les lignes de 1883, représentent une partie des charges du capital-obligations. C'est, enfin, parce que la garantie de l'Etat tient lieu de gage pour les obligations.

Parmi toutes les sommes payées pour amortissement ou pour intérêts, les Compagnies ont la charge exclusive des actions. Parmi les obligations, les Compagnies en ont plus ou moins, dont le service financier est couvert par une annuité. Ces obligations sont représentatives des subventions[2] et ont été émises pour couvrir les dépenses des doubles voies et les dépenses de 1883, dont l'Etat doit effectuer le remboursement sous forme d'annuités. Au nombre de ces annuités, on trouve tout d'abord la rente de 20.500.000 francs, due à la Compagnie de l'Est en échange des lignes cédées à l'Allemagne.

Toutes ces obligations ne grèvent pas réellement les Compagnies, car elles représentent la dette de l'Etat. Aussi, dans leurs bilans, les Com-

1. M. A. Neymarck, dans son ouvrage *le Crédit des Compagnies de chemins de fer français* (Paris, 1892), formule les mêmes conclusions, en raisonnant sur l'année 1891; son opinion ne semble pourtant pas bien probante, car il n'a considéré qu'une seule Compagnie et qu'une seule année.

2. Voir chapitre XIV, page 371.

pagnies en font-elles un compte à part. On s'explique ainsi, en partie, la différence entre les sommes inscrites aux tableaux 7 et 8 des *Statistiques officielles* (*Documents principaux*) pour les intérêts et amortissements annuels, et les résultats de l'exploitation (tableau 10) sous la rubrique : *Charges des capitaux engagés par les Compagnies.*

Une autre différence provient de ce que, dans le compte de l'exploitation, on porte, parmi les charges des actions des Compagnies, à l'exclusion du dividende, le paiement des intérêts et de l'amortissement.

Tout actionnaire encaisse : 1° un intérêt statutaire ; 2° le bénéfice d'entrepreneur que l'on appelle, en France, dividende et quelquefois superdividende. Le revenu fixe indiqué dans les statuts se décompose ainsi qu'il suit :

Nord	16 francs,	soit	4 %	par action
Est	20 —	—	4 %	—
Ouest	17,50 —	—	3,6 %	—
Orléans	14 —	—	3 %	—
Paris-Lyon-Méditerranée	20 —	—	4 %	—
Midi	25 —	—	5 %	—

Le dividende réel des actions devrait dépendre du bénéfice net, c'est-à-dire de l'excédent des recettes de l'exploitation après paiement de toutes les charges du capital (intérêts et amortissement). Les conventions de 1883 ont fixé une limite à ce dividende, tant que la garantie de l'Etat sera réclamée et que les avances de garantie n'auront pas été remboursées ; cette limite constitue le dividende minimum garanti par l'Etat aux actionnaires.

D'autre part, pour le cas où la garantie ne fonctionnerait plus et où la dette de garantie serait éteinte, les conventions ont assigné également une limite supérieure. Tant qu'elle ne sera pas atteinte, le bénéfice net reviendra intégralement aux actionnaires. Si, au contraire, les bénéfices nets dépassent cette limite maximum, l'Etat reçoit les deux tiers de l'excédent, et les actionnaires, un tiers seulement.

C'est ainsi qu'on fixe aux chiffres suivants le maximum et le minimum du dividende calculé d'après le nombre primitif d'actions ; car, il ne faut pas l'oublier, les actionnaires primitifs reçoivent, après amortissement de leur capital, des actions de jouissance.

COMPAGNIES	DIVIDENDE TOTAL		DIVIDENDE PAR ACTION		DIVIDENDE D'APRÈS LE MONTANT NOMINAL DE L'ACTION	
	Minimum garanti	Maximum avant partage	Minimum garanti	Maximum avant partage	Minimum garanti	Maximum avant partage
	francs	francs	francs	francs	0/0	0/0
Nord	20.002.500	38.002.500	38,10	72,50	9,525	18,125
Est	9.052.000	17.812.000	15,50	30,50	3,10	6,10
Ouest	6.300.000	9.750.000	21,00	32,50	4,20	6,50
Orléans	24.600.000	34.200.000	41,00	57,00	8,20	11,40
Paris-Lyon-Méditerranée	28.000.000	44.000.000	35,00	55,00	7,00	11,00
Midi	6.250.000	8.950.000	25,00	35,00	5,00	7,00

Donc, en ajoutant au dividende les intérêts statutaires, la rémunération totale du capital-actions oscille entre les limites suivantes :

COMPAGNIES	MINIMUM GARANTI		MAXIMUM AVANT PARTAGE	
	par ACTION	POUR 100 FRANCS de capital nominal	par ACTION	POUR 100 FRANCS de capital nominal
Nord	54,10	13,525 (1)	88,50	22,125
Est	35,50	7,10	50,50	10,10
Ouest	38,50	7,70	50,00	10,00
Orléans	56,00	11,20	72,00	14,40
Paris-Lyon-Méditerranée	55,00	11,00	75,00	15,00
Midi	50,00	10,00	60,00	12,00

A ceux qui pourraient s'étonner de l'élévation de la rémunération assurée aux actions, il faut répondre que les actions doivent bénéficier de sommes bien différentes des obligations.

Celles-ci ne peuvent avoir que l'intérêt du capital prêté ; celles-là doivent, en outre, réaliser un bénéfice d'entrepreneur. Mais, dira-t-on, les actionnaires actuels ne courent aucun aléa; ils ne supportent aucun risque d'entrepreneur. C'est certain; mais l'actionnaire actuel n'encaisse qu'un bénéfice proportionnel à la valeur actuelle du titre. Le porteur actuel n'est plus le souscripteur d'origine qui a acheté ses titres à l'émission ; le propriétaire d'aujourd'hui les a achetés en bourse, à des cours sans cesse plus élevés. Donc la portion du bénéfice d'entrepreneur, qui consiste dans l'écart entre le cours actuel et le montant du capital versé, a été réalisée par les actionnaires de la première heure, qui, en fondant les Sociétés de chemins de fer, avaient autrefois assumé les risques d'entreprises dont les résultats étaient alors fort incertains. Que l'élévation actuelle du cours des actions provienne de la

1. Les actions du Nord sont nominalement de 400 francs.

garantie, de ce qu'on appelait le capital réservé, de la garantie des dividendes accordés depuis 1883, cela ne fait aucun doute; mais cela provient aussi de l'accroissement des produits nets des chemins de fer qui, jusqu'en 1883, avait toujours suivi une marche ascensionnelle.

Les Compagnies avaient donc un certain droit de réclamer, en compensation des charges nouvelles qu'elles assumaient, la garantie, la consolidation de la situation qu'elles avaient à cette époque. En tout cas, la rémunération actuelle des actions se mesure d'après les cours : ce n'est plus une question financière, c'est une question de marché, dans laquelle il faut tenir compte des recettes des Compagnies et du taux de l'argent.

Les cours moyens des actions des six grandes Compagnies, comparés à la valeur de 15 francs de rente 3 %, sont les suivants[1] :

ANNÉES	RENTE 3 %	NORD	EST	OUEST	ORLÉANS	P.-L.-M.	MIDI
	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs
1883......	392,00	2.272,50	727	778	1.261	1.441	1.134
1884......	386,50	2 110,00	758	819	1.306	1.235	1.163
1885......	396,50	2.002,50	790	854	1.337	1.249	1.166
1886......	410,00	1.945,00	803	867	1.334	1.231	1.157
1887......	397,25	1.923,75	786	871	1.309	1.242	1.150
1888......	413,75	1.960,00	789	902	1.328	1.271	1.164
1889......	427,25	2.191,25	810	948	1.362	1.346	1.193
1890......	459,40	2.282,50	862	1.006	1.451	1.437	1.262
1891......	472,25	2.301,00	906	1.058	1.525	1.496	1.305
1892......	490,00	2.297,75	921	1.071	1.551	1.503	1.300
1893......	491,25	2.352,50	954	1.103	1.601	1.521	1.334
1894......	**517,50**	**2.285,00**	**951**	**1.097**	**1.528**	**1.448**	**1.200**
1895......	**515,00**	**2.255,00**	**959**	**1.094**	**1.573**	**1.474**	**1.290**
1896......	**510,00**	**2.256,00**	**967**	**1.102**	**1.603**	**1.565**	**1.288**
1897......	**517,50**	**2.430,00**	**1.053**	**1.165**	**1.764**	**1.757**	**1.375**
1898......	**511,25**	**2.648,00**	**1.087**	**1.209**	**1.868**	**1 915**	**1.449**

Toute action amortie cesse, comme on l'a déjà vu, d'avoir droit aux intérêts statutaires; mais son propriétaire reçoit, en échange, ce qu'on appelle une action de jouissance qui l'autorise à toucher sa part des dividendes réels et à réclamer un tant pour cent, dans le cas de la liquidation de la Compagnie. Pour avoir le rapport exact du produit net avec les différentes charges du capital, il est nécessaire de distinguer l'intérêt, l'amortissement et le dividende des actions, l'intérêt et l'amortissement des obligations; il faut également mettre en parallèle les sommes totales à la charge exclusive des Compagnies et le capital total obligations. Le tableau des pages 648 à 651 en donne le relevé pour les années 1890 à 1898.

1. On rappelle que la valeur nominale des actions des Compagnies est de 500 francs, sauf pour le Nord (400 francs) : les cours de bourse de cette Compagnie sont donc les quatre cinquièmes de ce qu'ils seraient pour des titres de 500 francs. Pour rendre la comparaison possible, on a tout ramené au capital nominal de 500 francs.

MONTANT TOTAL DU

ANNÉES	COMPAGNIES	ACTIONS			
		INTÉRÊTS	AMORTISSEMENT	DIVIDENDE	TOTAL
1	2	3	4	5	6
		francs	francs	francs	francs
1890	Nord	8.235.984	254.400	28.350.000	36.840.384
	Est	10.856.280	1.096.500	9.052.000	21.004.780
	Ouest	4.872.210	655.000	6.300.000	11 827.210
	Orléans	10.500.000	639.315	24.600.000	35.739.315
	P.-L.-M.	16.000.000	—	28.000.000	44.000.000
	Midi	6.090.362	253.500	6.250.000	12 593.862
	Ceintures	—	—	—	—
	TOTAL	56.554.836	2.898.715	102.552.000	162.005.551
1891	Nord	8.225.608	264.400	28.350.000	36.840.008
	Est	10.810.680	1.140.000	9.052.000	21.002.680
	Ouest	4.849.285	678.000	6.300.000	11.827.285
	Orléans	9.550.660	1.588.500	24.600.000	35.739.160
	P.-L.-M	16.000.000	—	28.000.000	44.000.000
	Midi	6.077.362	266.500	6 250.000	12.593.862
	Ceintures	—	—	—	—
	TOTAL	55.513.595	3.937.400	102.552 000	162.002.995
1892	Nord	8.214.816	275.200	26.250.000	34.740.016
	Est	10.763.220	1.186.500	9.052.000	21.001.720
	Ouest	4.825.555	701.500	6.300.000	11.827.055
	Orléans	9.454.080	1.685.000	24.600.000	35.739.080
	P.-L.-M	16.000.000	—	28.000.000	44.000.000
	Midi	6.063.712	279.500	6.250.000	12.593.212
	Ceintures	—	—	—	—
	TOTAL	55.321.383	4.127.700	100.452.000	159.901.083
1893	Nord	8.203.592	286.000	25.200.000	33.689.592
	Est	10.664.880	1.282.500	9.052.000	20 999.380
	Ouest	4.801.002	726 000	6.300.000	11.827.002
	Orléans	9.403.530	1.736.000	24.600.000	35.739.530
	P.-L.-M	16.000.000	—	28.000.000	44.000.000
	Midi	6.049.375	294.000	6.250.000	12.593.375
	Ceintures	—	—	—	—
	TOTAL	55.122.379	4.324.500	99.402.000	158.848.879

SERVICE FINANCIER.

OBLIGATIONS			CHARGES D'INTÉRÊTS ET D'AMORTISSEMENT DES COMPAGNIES		PRODUITS
INTÉRÊTS 7	AMORTISSEMENT 8	ENSEMBLE 9	TOTALES 10	OBLIGATIONS seules 11 = 10 — 3 — 4	NETS 12
francs	francs	francs	francs	francs	francs
47.874.217	10.012.500	57.886.717	67.041.000	58.550.616	97.570.000
70.278.586	12.455.175	82.733.761	65.913.335	53.960.555	56.892.799
64.941.462	12.725.750	77.667.212	72.466.160	66.938.950	61.816.673
69.422.631	13.273.108	82.695.739	73.672.786	62.533.471	82.596.934
157.015.321	26.810.811	183.826.132	175.278.892	159.278.892	188.759.711
47.935.460	7.475.500	55.410.960	49.409.028	43.065.166	42.542.518
1.194.817	360.000	1.554.817	4.398.477	4.398.477	102.428
458.662.494	83.112.844	541.775.338	508.179.678	448.726.127	530.281.063
48.718.039	10 368.500	59.086.539	66.427.000	57.936.992	94.331 000
70.801.062	13.090.300	83.891.362	66.663.076	54.712.396	54.356.060
65.762.242	13.287.250	79.049.492	73.074.325	67.547.040	63.699.385
70.740.220	13.763.737	84.503.957	78.688.106	67.548.946	84.970.282
166.680.285	28.628.767	195.309.052	178.069.473	162.069.473	191.857.033
46.700.947	7.666.500	54.367.447	49.811.394	43.467.532	42.286.054
1.189.417	372.000	1.561.417	4.430.031	4.430.031	— 560 790
470.592.212	87.177.054	557.769.266	517.163.405	457.712.410	530.039.024
49.591.762	11.045.500	60.637.262	67.828.000	59.337.984	91.512.000
71.280.677	13.463.875	84.744.552	68.209.683	56.259.963	50.592.694
66.348.385	13.909.750	80.258.135	74.525.209	68.998.154	61.764.247
71.645.916	14.574.347	86.220.263	75.667.577	64.528.497	81.767.367
166.607.071	29.782 137	196.389.208	179.309.287	163.309.287	182.171.495
46.700.677	7.896.500	54.597.177	50.028.402	43.685.190	37.899.682
1.183.837	382.000	1.565.837	4.443.854	4.443.854	— 602.000
473.358.325	91.054.109	564.412.434	520.012.012	460.562.929	505.105.485
50.289.808	11.433.000	61.722.808	68.754.000	60.264.408	90.999.000
72.340.971	14.063.725	86.404.696	69.780.248	57 832.868	54.323.229
66.824.805	14.084.250	80.909.055	74.648.495	69.121.493	59.415.109
73.150 070	15.446.591	88.596.661	76.805.903	65.666.373	84.717.854
166.827.496	31.207.778	198.035.274	180.080.223	164.080.223	174.927.080
46.908.120	8.161.250	55.069.370	50.255.228	43.911.853	38.955.644
1.178.107	394.000	1.572.107	4.449.627	4.449.627	— 1.210.717
477.519.377	94.790.594	572.309.971	524.773.724	465.326.845	502.127.199

MONTANT TOTAL DU

ANNÉES	COMPAGNIES	ACTIONS			
		INTÉRÊTS	AMORTISSEMENT	DIVIDENDE	TOTAL
1	2	3	4	5	6
		francs	francs	francs	francs
1894	Nord	8.185.968	297.000	24.155.952	32.638.920
	Est	10.669.220	1.282.500	9.115.360	21.067.080
	Ouest	4.749.290	751.000	6.326.302	11.826.592
	Orléans	7.836.450	1.788.000	26.115.000	35.739.450
	P.-L.-M.	16.000.000	»	28.000.000	44.000.000
	Midi	6.026.625	315.700	6.250.000	12.592.325
	Ceintures	»	»	»	»
	TOTAL	53.467.553	4.434.200	99.962.614	157.864.367
1895	Nord	8.173.600	309.200	24.156.184	32.638.984
	Est	10.853.540	1.334.000	9.108.680	20.996.220
	Ouest	4.722.060	778.000	6.327.230	11.827.290
	Orléans	7.797.810	1.841.000	26.100.000	35.738.810
	P.-L.-M.	16.000.000	»	28.000.000	44.000.000
	Midi	6.010.425	324.000	6.258.100	12.592.525
	Ceintures	»	»	»	»
	TOTAL	53.257.435	4.586.200	99.950.194	157.793.829
1896	Nord	8.160.720	320.000	24.150.000	33.630.720
	Est	10.496.020	1.387.000	9.109.720	20.992.740
	Ouest	4.693 885	805.000	6.328.175	11.827.060
	Orléans	7.742.580	1.897.000	26.100.000	35.739.580
	P.-L.-M.	16.000.000	»	28.000.000	44.000.000
	Midi	3.993.425	340.000	6.258.500	10.591.925
	Ceintures	»	»	»	»
	TOTAL	51.086.630	4.749.000	99.946.395	155.782.025
1897	Nord	8.147.344	334.400	25.156.688	33.638.432
	Est	10.436.000	1.443.000	9.112.020	20.991.020
	Ouest	4.664 713	833.500	6.329.143	11.827.356
	Orléans	7.685 570	1.953.500	26.100.200	35.739.270
	P.-L.-M.	16.000.000	»	28.000.000	44.000.000
	Midi	5.975.575	357.000	6.258.925	12.591.500
	Ceintures	»	»	»	»
	TOTAL	52.909.202	4.921.400	100.956.976	158.787.578
1898	Nord	8.133.424	348.000	33.731.960	42.213.384
	Est	10.369.580	1.500.500	9.118.420	20.988.500
	Ouest	4.634.525	862.500	6.030.187	11.527.212
	Orléans	7.627.065	2.012.000	26 100.000	35.739.065
	P.-L.-M.	16.000.000	»	28.000.000	44.000.000
	Midi	5.956.850	374.500	6.259.362	12 590.712
	Ceintures	»	»	»	»
	TOTAL	52.721.444	5.097.500	109.239.929	167.058.873

ERVICE FINANCIER *(suite).*

OBLIGATIONS			CHARGES D'INTÉRÊTS ET D'AMORTISSEMENT DES COMPAGNIES		PRODUITS
INTÉRÊTS 7	AMORTISSEMENT 8	ENSEMBLE 9	EN TOUT 10	OBLIGATIONS seules 11 = 10 — 3 — 4	NETS 12
francs	francs	francs	francs	francs	francs
51.475.559	12.369.000	63.844.559	70.182.000	61.689.032	92.813.000
73.225.516	14.839.000	88.065.466	70.968.953	59.017.233	55.614.504
67.712.695	14.756.250	82.468.945	75.354.296	69.854.006	61.031.114
74.426.561	16.376.201	90.802.762	79.426.052	69.801.602	86.443.439
167.835.920	32.155.784	199.991 704	179.792.851	163.792.851	190.531 875
47.008.815	8.681.500	55.690.315	50.487.118	56.144.793	44.665.157
1.172.197	406.000	1.578.197	4.453.799	4.453.799	— 426.105
482.857.263	99.584.685	582.441.948	530.665.069	472.763.316	528.672.984
51.408.884	12.791.500	64.200.384	72.273.000	63.790.200	94.849.000
73.548.405	15.561.225	89.109.620	71.721.462	59.833.922	58.863.631
68.413.865	15.500.500	83.914.365	76.221.049	70.720.989	61.541.432
74 862 191	16 870.175	91.732.366	80.430.951	70.792.141	94.021.312
167.305.073	33.502.299	200.807.372	180.391.170	164.391.170	206.059.589
46.778.025	8.612.000	55.390.025	50.753.486	44.419 061	47.369.686
1.166.107	418.500	1.584.607	4.458.860	4.458.860	603.172
483.482.550	103.256.199	586.738.749	536 249.978	478.406.343	563.307.822
51.299 941	13.230.500	64.530.441	73.361.000	64.880.290	100.931.000
73.531.530	16.123.925	89.655.455	72.462.414	60 579.394	66.474.000
68.862.422	16.073.250	84.935.672	76.767.438	71.268.553	65.459.856
75.142.169	17.424.785	92.566.954	79.910.354	70 270.774	98.864.249
166.772 405	34.515.965	201.288.370	182.096.636	166.096.636	211.652.183
46.516.373	9.154.000	55.670.373	50.961.783	46.628.358	48.811.351
1.159.830	430.500	1.590.330	4.461.519	4.461.519	232.037
483.284.670	106.952.925	590.237.595	540.021.144	484.185.514	592.424.676
51.201.506	13.713.000	64.914.506	74.924.000	66.442.256	104.923.000
73.129.870	16.641.625	89.771.495	72.790.182	61.211 182	68.713.299
68.844.818	16.854.000	85.698.818	77.172.659	71.674.446	67 889 064
74.924.513	18.142.759	93.067.272	80.938.417	71.299.347	102.997.189
166.579.277	35.915.241	202.434.518	179 988.794	163 988.794	220.426.000
47.668.015	9.780.500	57.448.515	51.321.815	44.989.240	55.079.696
1.153.372	443.500	1.596.872	4.519.841	4.519.841	92.145
483.441.371	111.490.625	594.931.996	541.655.708	483.825.106	620.119.993
51.055.778	14.384.500	65.440.278	76.896.000	67.414.576	107.360.000
72.971.073	17.252.600	90.223.675	74.998.954	63.128.874	73.600.905
69.458.774	17.657.000	87.115.774	79.342.281	73.845.256	74.536.413
75.123.264	19 072.598	94.195.862	83.511.027	73.871.962	110.272.126
165.815.022	37.139.652	202.954.674	183.302.724	167.302.724	227.212.933
47.835.257	10.074.500	57.909.757	52.673.930	46.342.580	57.058.849
1.146.770	456.000	1.602.770	4.530.898	4.530.898	671.803
483.405.938	116.036.850	599.442.788	555.255.814	497.436.870	650.713.029

Il est bien facile d'observer que, pour la Compagnie du Nord, qui ne fait pas appel à la garantie, il faut porter en compte les intérêts des actions non amorties à la fin de chaque année, et la moitié des demi-intérêts de l'année pour les actions amorties pendant l'année. Pour les autres Compagnies, qui toutes ont eu recours à la garantie de l'Etat, on n'a aligné que les minima fixés par les conventions de 1883 [1].

Avant 1891, et ensuite depuis 1894, les produits nets, pour l'ensemble des six grandes Compagnies, sont plus que suffisants pour le service financier des actions et des obligations. Ils laissent même une certaine marge pour le dividende. Cette favorable situation n'est pas la même pour toutes les Compagnies; cependant leur produit réel suffit pleinement à payer la charge du capital-obligations, et cela est le point essentiel pour bien des capitalistes qui recherchent surtout la fixité du cours. Les engagements de l'Etat pour une partie de la dette-obligations, contractée au nom des Compagnies, la garantie de l'Etat en un mot, augmentent encore le crédit de ces titres qui constituent, comme la rente sur l'Etat, le placement le mieux consolidé, surtout si l'on considère que les chemins de fer français ne reconnaissent aucune priorité, dans le sens rigoureux du mot, pour tel ou tel titre; tous leurs créanciers sont donc mis sur la même ligne [2].

Tout ceci explique que les grandes Compagnies ont pu depuis longtemps renoncer au concours de la Haute Banque pour l'émission de leurs titres. En 1860, elles avaient dû recourir à la Banque de France pour la vente des obligations; mais actuellement toutes leurs gares vendent des obligations à guichet ouvert.

Sans aucun frais, une gare quelconque reçoit aussi bien les ordres d'achat que les déclarations de transfert ou les demandes de conversion en titres nominatifs; elle paye les coupons et rembourse les titres amortis sortis au tirage, elle donne de nouveaux certificats, etc. Chaque Compagnie fait ces opérations aussi bien pour elle-même que pour les autres Compagnies. Ainsi, sur l'ensemble du territoire, on donne une satisfaction au petit rentier qui veut placer ses économies dans de bonnes valeurs, sans recourir à un intermédiaire, à un banquier, et, en même temps, la vente des obligations est devenue un véritable marché au comptant, suivi de la livraison immédiate des titres [3].

Il en résulte que les obligations des grandes Compagnies ont pris le caractère de *cédules hypothécaires*. Pour toutes ces causes, malgré leur appel continuel à l'épargne, qui a dépassé, pour la période de 1884 à 1893,

1. En ce qui concerne la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, on a compris les obligations émises pour la construction de la ligne du Rhône au Mont-Cenis. Il faut également tenir compte des dépenses des Ceintures de Paris. Les frais de premier établissement de ces lignes ont été, en effet, payés en partie par des obligations des grandes Compagnies et par des obligations spéciales dites de Ceintures, garanties par les grandes Compagnies.

2. Pour démontrer les inconvénients des priorités, voir l'ouvrage si instructif et si intéressant pour tous les capitalistes européens de A. von Leyen, *Die Finanzen und Verkerspolitik der nord amerikanischen Eisenbahnen* (Berlin, 1894).

3. Cette organisation est semblable à celle du Trésor. Les trésoreries générales font toutes les opérations relatives aux rentes sur l'Etat et particulièrement le service des coupons. Voir *les Finances de la France*, de M. de Kaufmann (traduction française, p. 612).

plus de 2.500.000.000 francs, les Compagnies ont pu emprunter à des conditions de plus en plus avantageuses.

A la fin de 1893, la dette nominale totale des Compagnies était de 18.974.225.000 francs, dont 1.477.000.000 en actions et 17.497.225.000 francs en obligations correspondant à un accroissement total de 12.825.036.618 francs; soit en actions, 1.489.894.564; en obligations, 11.335.142.054.

Le placement moyen des grandes Compagnies ressort à :

Actions au cours de 99,5 % ou 497,5 pour 500 francs	valeur
Obligations au cours de 64,9 % ou 324,5 pour 500 francs	nominale

Que représente, pour ce prix de revient moyen du capital, le paiement des intérêts pour l'année 1893? On peut admettre que les intérêts payés aux actions pendant cette même année correspondent au montant de la dette en capital existant au commencement de l'année; mais, pour les obligations, il faut déterminer la moyenne de leur dette en capital, au commencement et à la fin de l'année.

Comme intérêts en 1893, la dépense totale a été :

Pour les actions, de..................	55.122.379	francs
Pour les obligations, de................	477.519.377	—
Total............	532.641.756	francs

Comme le capital-actions, au commencement de l'année, était encore de 1.396.521.800 francs, et que le capital-obligations était de 15.828.919.550 francs, l'intérêt des actions ressort à 3,95 % ou 19,75 par titre de 500 francs, et l'intérêt des obligations ressort à 3,02 % ou 15,10 par titre. Si, au lieu de prendre le capital nominal, on prend le montant du capital à l'émission, l'intérêt des actions est de 3,97 %, et l'intérêt des obligations est de 4,65 %, et encore faut-il déduire le montant des impôts prélevés par l'Etat sur tous les revenus.

On laissera de côté les intérêts du capital-actions, dont le montant est insignifiant par rapport à la masse totale du capital et qui, au point de vue du cours, a bénéficié de la solidité du placement et de la fixité du revenu. On négligera, au point de vue du taux moyen, le bloc de certaines obligations anciennes, rapportant un intérêt supérieur à 3 %, et dans toute la discussion sur les crédits des Compagnies on envisagera surtout les obligations du type 3 % [1].

Pour les obligations, le taux de placement de 4,65 %, de même que le cours moyen d'émission à 324 fr. 50, est la résultante des conditions de placements depuis 1856; or il y a deux périodes à considérer : pendant la première (qui est de beaucoup la plus longue), les Compagnies ont dû payer très cher pour emprunter; pendant la deuxième, qui date de quelques années, les emprunts ont été faits à un taux moyen de plus en plus bas, qui tend encore à baisser, par suite de l'élévation des cours [2].

1. Voir le texte de la note aux pages 654 et 655.

2. Les Compagnies ont suivi l'exemple de la Compagnie d'Orléans et se sont décidées à émettre des obligations 2 1/2 %.

C'est ainsi qu'après la baisse inévitable, à la suite de la guerre de 1870-1871, le cours moyen total a été atteint pour toutes les Compagnies, dans les années 1876, 1877 et 1878. De plus, le cours moyen annuel a progressé pour chaque Compagnie. Pour l'ensemble des six Compagnies, la moyenne

---

Note 1 de la page 653. — 1. Le tableau ci-dessous indique la situation des obligations

DÉSIGNATION DES OBLIGATIONS PAR COMPAGNIE	VALEUR NORMALE des obligations	INTÉRÊT ANNUEL par obligation	INTÉRÊT ANNUEL 0/0	OBLIGATIONS ÉMISES Nombre	OBLIGATIONS ÉMISES Capital réalisé	OBLIGATIONS ÉMISES Capital nominal
1° *Nord.*						
Amiens à Boulogne	500	20	4 »	2.363	1.181.558	1.181.500
2° *Est.*						
Strasbourg à Bâle et Montereau à Troyes	1.250	50	5 »	6.075	6.270.000	7.593.750
Mulhouse à Thann	1.000	50	5 »	400	400.000	400.000
Est	650	25	3,846	368.828	175.672.989	239.738.200
Wissembourg	625	25	4 »	20.000	10.000.000	12.500.000
3° *Ouest.*						
Saint-Germain-Versailles, Rouen-Havre	1.250	50	4 »	30.000	30.419.000	38.023.750
Rouen	1.250	40	3,2	1.656	1.656.000	2.070.000
Havre	1.250	60	4,8	1.446	1.446.000	1.807.500
Versailles [R.D.]	1.000	50	5 »	1.488	1.488.000	1.488.000
Dieppe	500	20	4 »	5.493	2.197.200	2.746.500
4° *Orléans.*						
Orsay (1re émission)	500	20	4 »	6.000	2.793.000	3.000.000
Orsay (2e émission)	1.250	50	4 »	1.200	1.200.000	1.500.000
Orléans	1.250	50	4 »	22.221	19.998.750	27.776.250
5° *Paris-Lyon-Méditerranée.*						
Paris-Lyon	1.250	50	4 »	80.000	83.968.171	100.000.000
Lyon-Méditerranée et Rhône-et-Loire	625	25	4 »	222.614	114.142.963	139.133.750
6° *Midi.*						
Bordeaux à La Teste	1.250	50	4 »	840	1.050.000	1.050.000
TOTAL				770.624	453.883.631	580.009.200

En 1893 il a été amorti :

					Francs.
Par la Compagnie	de l'Est	2.159	titres,	montant à	1.422.725
— —	de l'Ouest	493	—	—	599.750
— —	d'Orléans	301	—	—	250.250
— —	du P.-L.-M.	4.526	—	—	4.226.875
— —	du Midi	37	—	—	46.250
TOTAL		7.516	—	montant à	6.545.850

Au commencement de 1893, il se trouvait, par conséquent, encore 606.815 titres d'obligations en circulation, représentant un capital nominal de 431.132.350 francs. Le service de l'intérêt de ces 431.100.000 francs a coûté, en 1893 :

	Francs.
Pour la Compagnie de l'Est	8.744.324
— — de l'Ouest	1.035.354
— — d'Orléans	643.550
— — du P.-L.-M.	6.410.287
— — du Midi	—
— — TOTAL	16.833.596

annuelle ressort à 428 fr. 85, en 1890; à 442 fr. 75, en 1891; à 453 fr. 95, en 1892; à 456 fr. 66 en 1893; à 460 fr. 19, en 1894; à 468 fr. 13, en 1895; à 462 fr. 36, en 1896; à 456 fr. 53, en 1897; à 442 fr. 47, en 1898; à 429 fr. 77, en 1899[1].

des grandes Compagnies, rapportant un intérêt supérieur à 3 $^0/_0$.

OBLIGATIONS AMORTIES AU 31 DÉCEMBRE 1893		OBLIGATIONS EN CIRCULATION AU 31 DÉCEMBRE 1893		OBLIGATIONS AMORTIES AU 31 DÉCEMBRE 1898		OBLIGATIONS EN CIRCULATION AU 31 DÉCEMBRE 1898	
Nombre	Montant total	Nombre	Montant total	Nombre	Montant total	Nombre	Montant total
2.363	1.181.500	—	—	2.363	1.181.500	—	—
3.509	4.386.250	2.566	3.207.500	3.708	4.635.000	2.367	2.958.750
400	400.000	—	—	400	400.000	—	—
34.073	22.147.450	334.755	217.590.750	43.376	28.194.400	325.452	211.544.800
11.219	7.011.875	8.781	5.488.125	17.186	10.741.250	2.814	1.758.750
14.362	17.952.500	15.638	20.071.250	18.474	23.092.500	11.526	14.931.250
628	785.000	1.028	1.285.000	753	941.250	903	1.128.750
182	227.500	1.264	1.580.000	224	280.000	1.222	1.527.500
1.488	1.488.000	—	—	1.448	1.488.000	—	—
433	216.500	5.060	2.530.000	554	277.000	4.939	2.469.500
3.381	1.690.500	2.619	1.309.500	4.325	2.162.500	1.675	837.500
747	933.750	453	566.250				
10.869	13.586.250	11.352	14.190.000	11.507	14.383.750	10.714	13.392.500
45.054	56.317.500	34.946	43.682.500	57.653	72.066.250	22.347	27.933.750
41.677	26.048.125	180.937	113.085.625	54.391	33.984.375	168.223	105.149.375
840	1.050.000	—	—	840	1.050.000	—	—
171.225	155.422.700	599.399	424.586.500	217.202	194.877.775	552.182	383.632.425

Soit un intérêt de 3,9 $^0/_0$ de la dette nominale actuelle. Ces obligations coûtent donc en moyenne 0,9 $^0/_0$ d'intérêt de plus que les obligations à 3 $^0/_0$. Cette différence se réduit presque à rien, car les 16,800,000 francs ne représentent qu'une part très minime des intérêts de l'ensemble du capital-obligations. Ces obligations, représentant un capital nominal de 580 millions de francs, n'ont produit que 453.800.000 francs. Le cours moyen du placement ressort donc à 78 $^0/_0$, et l'intérêt du capital réalisé ressort à 3,951 $^0/_0$, soit presque du 4 $^0/_0$; mais il ne faut pas oublier que le capital tel qu'il ressort des chiffres actues, n'est pas du tout le capital primitif, qui a subi de nombreuses conversions.

1. Voir, page 642, le nombre des obligations émises chaque année, et le produit des émissions.

Le tableau suivant, qui donne le cours moyen d'émission des six grandes Compagnies, le prouve d'une façon évidente :

ANNÉES	NORD	EST	OUEST	ORLÉANS	P.-L.-M.	MIDI
	francs	francs	francs	francs	francs	francs
1856	289,91	267,29	280,08	292,43	—	—
1857	279,16	256,33	263,92	279,36	—	270,06
1858	297,14	272,29	272,82	270,74	271,79	276,40
1859	294,85	278,17	278,27	284,60	282,97	—
1860	296,03	287,18	285,26	288,33	292,99	287,08
1861	310,08	387,96	285,07	290,62	292,86	299,03
1862	310,56	299,45	298,90	—	301,25	298,83
1863	306,57	294,73	293,45	296,41	300,39	291,21
1864	302,76	285,22	282,95	289,18	287,91	282,42
1865	310,58	294,90	291,33	298,72	294,54	290,47
1866	305,90	298,75	298,46	303,73	299,37	297,19
1867	316,32	303,79	305,52	309,34	306,59	—
1868	323,91	315,47	315,42	321,60	315,50	319,54
1869	341,51	328,28	325,52	330,82	325,18	325,68
1870	347,76	319,75	335,24	320,40	334,48	330,56
1871	306,89	285,54	291,52	301,24	289,72	281,03
1872	295,43	278,40	281,95	278,05	281,91	266,45
1873	281,71	266,31	267,25	272,46	265,07	—
1874	284,11	271,44	277,91	287,97	274,40	177,23
1875	306,04	295,50	293,89	312,87	298,96	297,99
1876	318,72	311,54	308,98	324,60	314,29	313,70
1877	328,26	319,26	323,96	336,81	323,72	324,32
1878	348,27	338,70	342,32	350,83	343,72	341,14
1879	379,39	364,55	370,43	374,36	371,10	370,24
1880	394,65	379,02	—	—	381,25	380,72
1881	387,00	383,01	382,30	—	384,50	384,89
1882	369,61	365,13	369,28	366,90	366,62	366,97
1883	362,48	349,80	354,97	356,64	354,80	355,50
1884	362,56	354,78	360,93	359,61	360,03	360,70
1885	379,10	371,45	376,32	377,68	376,08	372,70
1886	393,96	380,09	385,83	384,85	384,18	385,16
1887	395,25	378,40	390,22	393,57	385,26	391,82
1888	401,55	386,29	396,71	399,06	396,75	398,77
1889	411,51	395,13	405,45	404,25	405,79	408,86
1890	437,05	416,07	430,79	433,67	428,21	425,34
1891	443,41	439,48	442,50	443,45	443,35	445,56
1892	454,25	447,52	458,67	457,32	451,78	454,40
1893	461,19	451,53	457,57	457,23	455,86	460,14
1894	462,74	454,92	461,778	460,84	458,43	459,46
1895 (1)	**478,45**	**471,02**	**470,01**	**420,89**	**472,85**	»
1896	**477,27**	**470,46**	**472,34**	**441,40**	**472,89**	**468,74**
1897	**452,12**	**452,92**	**450,28**	**452,63**	**450,77**	**443,58**
1898	**452,12**	**444,73**	**437,08**	**444,38**	**436,56**	**431,68**
1899 (2)	**465,66**	**454,46**	**457,62**	»	**465,81**	»
	419,74	**424,16**	**420,77**	**418,79**	**423,31**	**409,46**

1. **Note du Traducteur.** — Les cours soulignés se rapportent à des obligations 2 1/2 %.
2. **Note du Traducteur.** — En 1899, les grandes Compagnies, à l'exception de l'Orléans et du Midi, ont émis simultanément des obligations 3 % et 2 1/2 %.

Simultanément à la hausse continue des cours d'émission, le taux de la charge des Compagnies (intérêts et amortissement réunis) a toujours été en s'abaissant, bien que l'amortissement pour chaque émission devienne, chaque année, plus onéreux.

Taux moyen d'intérêt et d'amortissement des obligations des six grandes Compagnies d'après le cours moyen des années.

ANNÉES	NORD	EST	OUEST	P.-L.-M.	ORLÉANS	MIDI
1856	5,56	6,00	5,71	5,46	—	—
1857	5,77	6,26	6,05	5,88	—	5,87
1858	5,44	5,88	5,08	5,90	5,81	5,73
1859	5,49	5,81	5,77	5,64	5,59	—
1860	5,48	5,63	5,64	5,57	5,41	5,53
1861	5,25	5,66	5,65	5,55	5,42	5,49
1862	5,25	5,41	5,39	—	5,27	5,34
1863	5,23	5,53	5,51	5,44	5,30	5,49
1864	5,42	5,72	5,73	5,60	5,35	5,67
1865	5,29	5,51	5,58	5,44	5,43	5,52
1866	5,39	5,41	5,46	5,37	5,35	5,40
1867	5,23	5,34	5,35	5,27	5,24	—
1868	5,12	5,15	5,20	5,09	5,10	5,04
1869	4,87	4,95	5,04	4,95	4,96	5,04
1870	4,80	5,09	4,94	5,14	4,83	5,39
1871	5,39	5,77	5,68	5,46	5,59	5,79
1872	5,62	5,90	5,87	5,92	5,76	6,12
1873	5,91	6,17	5,20	6,09	6,15	—
1874	5,87	6,11	5,99	5,80	5,96	5,91
1875	5,54	5,69	5,68	5,34	5,48	5,50
1876	5,34	5,42	5,42	5,16	5,24	5,24
1877	5,20	5,31	5,19	4,99	5,08	5,08
1878	4,92	5,02	4,93	4,81	4,80	4,85
1879	4,54	4,69	4,57	4,53	4,46	4,48
1880	4,35	4,46	—	—	4,37	4,39
1881	4,46	4,41	4,49	—	4,35	4,34
1882	4,67	4,67	4,58	4,60	4,57	4,54
1883	4,79	4,88	4,78	4,87	4,74	4,75
1884	4,82	4,84	4,72	4,86	4,69	4,70
1885	4,74	4,64	4,54	4,56	4,51	4,57
1886	4,48	4,56	4,46	4,46	4,43	4,44
1887	4,49	4,60	4,42	4,38	4,44	4,38
1888	4,45	4,53	4,37	4,34	4,34	4,32
1889	4,36	4,45	4,29	4,30	4,25	4,24
1890	4,13	4,25	4,06	4,03	4,04	4,09
1891	4,10	4,04	3,97	3,96	3,92	3,92
1892	4,03	3,99	3,85	3,86	3,87	3,87
1893	3,99	3,98	3,88	3,88	3,85	3,84
1894	**3,99**	**3,96**	**3,96**	**3,96**	**3,94**	**3,94**
1895	**3,90**	**3,84**	**3,89**	**3,86**	**3,84**	**3,83**
1896	**3,89**	**3,87**	**3,90**	**3,79**	**3,76**	**3,75**
1897	**3,80**	**3,87**	**3,71**	**3.68**	**3,68**	**3,68**
1898	**3,91**	**3,74**	**3,81**	**3,83**	**3,82**	**3,79**

Ce taux d'intérêt représente l'ensemble des charges assumées par les Compagnies du fait de leurs obligations et résulte, d'une part, de l'engagement pris vis-à-vis des prêteurs, et, d'autre part, du délai d'amortissement imposé par l'Etat.

Le tableau ci-dessous fait ressortir le taux de placement (sans tenir compte de l'amortissement) du capital réellement offert pour les obligations.

D'APRÈS LE COURS ANNUEL D'ÉMISSION	NORD	EST	OUEST	ORLÉANS	P.-L.-M	MIDI
1860.............	5,07	5,22	5,26	5,20	5,12	5,225
1869.............	4,39	4,57	4,6.	4,53	4,61	4,605
1876.............	4,71	4,81	4,85	4,62	4,77	4,78
1877.............	4,57	4,70	4,63	4,45	4,63	4,625
1883.............	4,14	4,29	4,225	4,205	4,23	4,22
1884.............	4,14	4,23	4,155	4,17	4,17	4,16
1890.............	3,43	3,605	3,48	3,46	3,50	3,53
1891.............	3.38	3,41	3,39	3,38	3,38	3,37
1892.............	3,30	3,35	3,27	3,28	3,32	3,50
1893.............	3,25	3,32	3,28	3,28	3,29	3,26
1894.............	3,24	3,297	3,248	3,255	3,27	3,276
1895 [1]............	**3,24**	**3,27**	**3,40**	**3,22**	**3,28**	»
1896.............	**3,17**	**3,29**	**3,38**	**3,25**	**3,19**	**3,21**
1897.............	**3,02**	**3,29**	**3,12**	**3,06**	**3,04**	**3,08**
1898.............	**3,12**	**3,06**	**3.24**	**3,21**	**3,16**	**3,09**

Depuis les conventions de 1859, on constate une baisse régulière du taux réel de leurs obligations ou, si on le préfère, une amélioration constante de leur crédit. La guerre de 1870 interrompit, pendant quelque temps, cette dépression du taux et arrêta le développement du crédit. Ensuite, à partir de 1876 il y eut une reprise malgré les vives attaques contre les grandes Compagnies et malgré les aggravations des charges qui furent la conséquence des conventions de 1883; aujourd'hui, le taux réel ne dépasse que de fort peu le taux nominal, et le crédit des Compagnies est égal à celui de l'Etat; aussi ont-elles pu emprunter à de meilleures conditions que l'Etat lui-même.

Si l'on veut comparer le crédit des Compagnies et le crédit de l'Etat, il ne faut pas perdre de vue, en effet, que l'impôt[2] influe sur le prix de capi-

1. Les chiffres soulignés se rapportent à des obligations 2 $^1/_2$ $^0/_0$.

2. Voir le « Rapport de la Commission chargée d'étudier les modifications à apporter à la loi du 11 juin 1880, relative aux chemins de fer d'intérêt local (*Annexe VII*) (*Documents parlementaires*, V^e législature, n° 2696, p. 292). L'impôt s'élevait alors à 1 fr. 50 par obligation. Il varie légèrement parce qu'il contient un élément variable, le droit de transmission calculé à raison de 0,20 $^0/_0$ du cours moyen de l'année précédente. Cet impôt est de 0 fr. 50 pour 100 francs pour les titres nominatifs et de 0 fr. 20 pour les titres au porteur; cet abonnement est versé à l'enregistrement par les Compagnies pour tous les titres placés par elles; il est récupéré lors du paiement sur le montant des dividendes et des intérêts. Le montant de cet impôt a été, en 1894, de 18 millions de francs pour les Compagnies françaises, et de 800.000 francs pour les chemins de fer d'Algérie et des colonies. Les Compagnies de chemins de fer payent, pour droit de timbre, une taxe de 0 fr. 06 pour 100 francs de la valeur nominale de tous leurs titres. Cet « impôt du timbre » a rapporté, en 1894, 10 millions de francs pour les Compagnies françaises, et 400.000 francs pour celles de l'Algérie et des colonies. Enfin les Compagnies paient, en outre, depuis le 26 décembre 1890, l'impôt sur le revenu de 4 $^0/_0$. Cet impôt a produit, en 1894, respectivement 27 millions et 1 million de francs. En résumé, le Trésor avait, en 1894, perçu 57 millions de francs sur la valeur des chemins de fer représentant actuellement un capital de 18 milliards de francs. L'Etat prélève donc un impôt de plus de 3 $^0/_{00}$ sur ce qui constitue la fortune correspondante des actionnaires et des obligataires; autrement dit, il y a une taxe ronde de 10 $^0/_0$ sur le revenu réel des chemins de fer.

taux prêtés aux Compagnies, et qu'il faut, en toute justice, en opérer la déduction avant toute comparaison[1].

En 1880, la rente 3 °/₀ était au cours de 85 francs; l'Etat a, en fait, payé à ses rentiers un intérêt réel de 3,53 °/₀ aux porteurs. Dans cette même année, quatre seulement des grandes Compagnies ont émis de nouvelles obligations à 500 francs de valeurs nominales.

	NORD	EST	P.-L.-M.	MIDI
	francs	francs	francs	francs
Placement moyen d'obligations............	394,65	379,02	381,25	380,72
	°/₀	°/₀	°/₀	°/₀
Charges financières totales (intérêt et amortissement)............................	4,35	4,46	4,37	4,39
Charges d'intérêts (impôts compris)........	3,80	3,96	3,93	3,94
Charges d'intérêts (impôts déduits).........	3,60	3,76	3,71	3,72
Majoration de la charge d'intérêts des Compagnies par rapport à celle de l'Etat (3 °/₀).	0,07	0,23	0,18	0,19

Ainsi, le crédit des Compagnies est déjà sensiblement égal à celui de l'Etat, et, il ne faut pas l'oublier, on était alors dans la période des grands excédents budgétaires et, à la Chambre, les adversaires des Compagnies de chemins de fer semblaient en majorité.

Dix ans plus tard, en janvier 1891, on a émis un emprunt de 177 millions de francs en 3 °/₀ amortissable, au cours de 92,55, c'est-à-dire au taux réel de 3,24 °/₀; mais, à la même date, le prix moyen des obligations des grandes Compagnies de chemins de fer ressortait alors à 442 fr. 65.

Le souscripteur du nouveau fonds 3 °/₀ amortissable recevait donc une rente nette de 3 fr. 24 pour 100 francs; l'acheteur d'une obligation à 442 fr. 65, qui recevait 13 fr. 50 par titre (impôts déduits), ne pouvait compter que sur 3 fr. 05 d'intérêt.

Ces chiffres sont la meilleure preuve de la supériorité du crédit des Compagnies; ils montrent clairement que l'Etat, depuis les conventions de 1883, profite[2] indirectement du crédit des Compagnies de chemins de fer qui

1. Un nouveau projet d'impôt sur le revenu, déposé à la fin de juin 1896, avait en vue d'imposer aussi de 4 °/₀ la rente française. Cet impôt devait rapporter par an 33 millions, puisque les intérêts de la dette sont, au total, de 835 millions (à savoir 456 millions en 3 °/₀, 142 millions en 3 °/₀ amortissable, et 237.500.000 en 3 ½ °/₀).

Il est plus que douteux qu'une proposition de cette nature puisse jamais recevoir un accueil favorable, car l'exemption d'impôt, dont la rente a bénéficié jusqu'ici, permet la hausse des cours et rend possible une conversion bien plus avantageuse aux finances de l'Etat qu'une taxe annuelle transformant la rente 3 °/₀ en une rente de 2,88 °/₀. Le projet de M. Georges Cochery échoua donc comme avait échoué le projet d'impôt global du ministère radical Bourgeois-Doumer. En France, on ne veut pas, en effet, introduire un impôt général sur le revenu. On en parle beaucoup, mais on n'en veut pas l'application.

Voir Wagner, *Finanzen Wissenschaft*, III, cahier complémentaire 1896.

2. Wagner n'a pas tenu compte de cette circonstance, quand il dit dans les *Finanzen Wissenschaft* (I, 3e édition, p. 678) : « Un État dans une bonne situation financière peut emprunter, surtout pour les chemins de fer, à des conditions de bon marché bien plus avantageuses que la meilleure Compagnie privée. »

peuvent se procurer à meilleur marché que lui-même les capitaux nécessaires à l'établissement des nouvelles lignes.

Le relèvement du cours des valeurs de chemins de fer a produit une baisse générale du taux de l'intérêt, et l'Etat a pu, de ce fait, émettre ses propres emprunts à des prix bien plus avantageux qu'autrefois.

Les cours d'émission indiquent la situation du crédit des Compagnies au moment où elles sont sur le point d'augmenter la masse de leur dette. Tout nouveau prêteur, en effet, court un certain risque lorsqu'il consent au prêt, car il ignore comment il pourra éventuellement négocier ses titres, et dans quelle mesure les travaux pour lesquels le débiteur vient de se grever pourront produire des ressources. Par suite de ce risque, qui justifie, pour les premiers prêteurs, le droit à un certain bénéfice, les cours d'émission doivent toujours être un peu plus bas que les cours des titres similaires.

Aussitôt après l'émission, le nouveau titre a une existence propre; ce n'est plus une simple reconnaissance de dette, c'est une valeur subsistant par elle-même et qui représente un certain prix par la possibilité pour le possesseur de l'échanger, de le céder et de le vendre.

Le prix de placement indique la confiance que le public peut avoir dans la continuation et le développement de l'entreprise.

La progression des cours moyens des obligations de chemins de fer, par la comparaison avec les cours moyens de la rente 3 $^0/_0$ prouve, comme la comparaison des cours d'émission, l'excellent crédit des Compagnies.

Cours moyen de la rente 3 $^0/_0$ et des obligations des grandes Compagnies[1].

DÉSIGNATION DES VALEURS	1869	1876	1883	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs
Rente 3 $^0/_0$	71.85	69,00	78,35	94,45	97,85	96,6	100,65	101,67	101,95	103,45	102,85
Obligations Nord	338,02	324,64	366,44	448,10	464,38	468,13	474,43	481,17	480,90	485,68	481,73
— Est	332,79	319,61	358,95	438,85	456,19	456,34	462,92	471,89	474,78	481,80	477,70
— Ouest	330,62	320,71	359,29	444,21	460,61	361,60	465,54	473,12	475,47	481,79	477,79
— Orléans	334,30	323,81	362,69	445,25	462,82	463,24	466,16	473,58	476,48	482,67	478,01
— P.-L. M	331,08	321,24	363,77	444.90	461,15	461,34	465,14	474,16	475,25	481,52	475,04
— Midi	328,61	320,44	356,12	444,77	460,70	461,82	456,97	468,68	472,22	480,42	477,25
Cours moyen des six grandes Compagnies	332,577	321,747	361,040	444,350	460,947	462,083	465,202	473,77	475,85	482,80	478,26
Le taux de l'intérêt ressortait à (2)	$^0/_0$	$^0/_0$	$^0/_0$	$^0/_0$	$^0/_0$	$^0/_0$	$^0/_0$	$^0/_0$	$^0/_0$	$^0/_0$	$^0/_0$
Rente 3 $^0/_0$	4,51	4,34	3,82	3,17	3,06	3,10	2,98	2,95	2,94	2,89	2,91
Moyenne des six grandes Compagnies	4,51	4,66	4,15	3,37	3,25	3,24	3,22	3,16	3,15	3,11	3,13

1. Cette évaluation a été prise pour 1869, 1876 et 1891, dans l'*Exposé général des motifs du budget de* 1893 (imprimés de la Chambre des députés, session de 1892, n° 1959, p. 71) et complétée d'après l'*Annuaire des valeurs admises à la Cote officielle*.
2. Pour les obligations, impôts non déduits.

Le taux brut des obligations de chemins de fer (impôts non déduits) indique les véritables charges d'intérêts des Compagnies ; en effet, pour pouvoir comparer le crédit des Compagnies avec celui de l'Etat, il ne faut pas tenir compte de l'impôt qui grève les obligations. Cet impôt était, en 1869, de 0 fr. 50 par titre; dans les dernières années, il était de 1 fr. 50; le coupon de l'obligation à 3 °/₀ était donc, jusqu'en 1869, de 14 fr. 50. Actuellement, il n'est que de 13 fr. 50 au lieu de 15 francs. Ainsi le créancier de l'Etat, respectivement l'obligataire, reçut effectivement :

ANNÉES	1869	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
Rente 3 °/o	4,175	3,176	3,066	3,105	2,981	2,951	2,942	2,899	2,916
Obligations de chemins de fer	4,360	3,037	2,929	2,921	2,902	2,846	2,837	2,799	2,812
DIFFÉRENCE en faveur de la rente	+0,185	—0,139	—0,137	—0,184	—0,079	—0,105	—0,105	—0,100	—0,104

Donc, comme l'indique le tableau de la page précédente, alors que de 1869 à 1895 le cours moyen de la rente 3 °/₀ a augmenté de 41,50 °/₀, et celui des obligations de 42,5 °/₀, l'intérêt réel de la rente 3 °/₀ est descendu de 29,5 °/₀, celui des Compagnies [1] de 34,7 °/₀. Autrement dit, pour avoir un revenu net de 3 francs, le rentier a dû payer :

ANNÉES	1869	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
Rente 3 °/o	71,85	94,45	97,85	96,60	100,65	101,67	101,95	103,45	102,85
Obligations	68,80	98,78	102,42	102,70	103,38	105,30	105,74	107,14	106,71
AUGMENTATION en faveur de la rente	— 3,05	+ 3,33	+ 6,14	+ 6,10	+ 2,73	+ 3,63	+ 3,79	+ 3,69	+ 3,86

En Bourse, le rapport entre la rente et les obligations de chemins de fer s'est donc, depuis 1869, complètement renversé. Actuellement, le prix moyen de 3 francs de rente était, en 1894, de 100 fr. 65; le même revenu en obligations de chemins de fer éxigeait, deux ans auparavant, un capital plus élevé de 1,77 en moyenne. Cette différence ne doit pas être perdue de vue dans les rapports financiers de l'Etat et des Compagnies, car elle peut avoir une répercussion sensible sur le budget.

Tout d'abord, cette élévation constante du cours des obligations en circulation influera nécessairement sur le prix d'émission des obligations qui a, nous l'avons vu, subi une hausse importante[2].

1. Impôts déduits.

2. En ce qui concerne la proportion des émissions nouvelles et des obligations amorties, voir pages 642 et 643.

En supposant que le développement politique et économique de la France continue d'une façon normale et que, selon les prévisions primitives, la période de construction soit close dans un délai de dix ans environ, il peut très bien arriver que le taux réel de l'intérêt (impôts compris) ne soit pas supérieur à 3 $^0/_0$, c'est-à-dire que les obligations dépassent le pair.

Mais, dès que le prix d'une valeur reste constamment au-dessus de sa valeur nominale, c'est un critérium infaillible que le débiteur paye alors plus d'intérêts que le capital n'en réclame et, s'il continuait à payer volontairement le même taux, il agirait contrairement à tous les principes économiques. Il vaut mieux rembourser les anciens créanciers, en empruntant à meilleur marché: en un mot, c'est pour le débiteur le moment opportun d'opérer une conversion. Et peu importe si le débiteur est l'Etat, ou si c'est une Compagnie privée; l'Etat n'a pas le droit de donner, aux frais des contribuables, un taux plus rémunérateur qu'il n'est besoin. La Commission du budget a souvent critiqué les inégalités des prix, quand il s'agit de charges de même nature, consenties à la même époque et elle exige que les Administrations justifient ces différences. Il en est de même pour les Compagnies privées : il leur est interdit de consentir volontairement un taux trop élevé; car non seulement elles se causent un préjudice réel, mais encore elles feraient tort à leurs créanciers futurs, et, dans le cas toujours possible d'une faillite ultérieure, elles s'exposeraient à être accusées de légèreté et d'incurie.

Au surplus, en ce qui concerne les Compagnies de chemins de fer français, la fixité d'un taux élevé aurait une grave répercussion sur le budget de l'Etat, au point de vue de la garantie d'intérêts, et diminuerait les chances de remboursement de la garantie.

Il est, en effet, de l'intérêt commun que les Compagnies remboursent intégralement leurs dettes de garantie, car c'est seulement dans cette hypothèse que l'Etat reprendra, en fin de concession, toutes les lignes affranchies de toutes dettes.

L'Etat, qui représente la masse des contribuables, doit donc tenir à ce qu'une conversion de titres des Compagnies soit possible ou, du moins, à ce que cette éventualité puisse se réaliser, si les conditions économiques ne varient pas [1].

En supposant donc que la situation économique continue à rester aussi favorable, l'Etat, aussi bien que les grandes Sociétés, telles que les Compagnies françaises de chemins de fer, a le devoir de réclamer la conversion aussitôt que l'intérêt réel du capital est inférieur à l'intérêt nominal. Certes, au moment d'une conversion, le porteur du titre converti éprouve un dommage ; mais la perte momentanée qu'il subit n'est qu'un petit mal en comparaison des pertes qu'amènerait pour le pays le maintien d'une situation trop tendue. Bien que les valeurs mobilières (et c'est le cas des obligations des chemins de fer français) soient réparties entre beaucoup de petits capitalistes, il ne faut pas oublier que, ceux-ci, tout en cherchant un placement solide, escomptent tous une plus-value. La grande masse des travailleurs et des petits rentiers a toujours des besoins et des appétits variables ; aussi en résulte-t-il qu'une partie des titres qu'ils possèdent est toujours en circu-

1. Voir ci-dessous le dispositif d'un jugement qui a repoussé le projet de conversion des obligations 5 $^0/_0$, projeté par la Compagnie de l'Est.

lation. Celui qui achète au-dessus du pair une valeur à revenu fixe n'agit ainsi qu'avec l'intention de revendre cette valeur le plus vite possible, dès qu'une petite variation des cours lui offrira l'occasion de réaliser un léger bénéfice. Son opération résulte de l'ignorance qu'il a de la situation du marché ou de sa conviction (peu justifiée quelquefois) qu'aucune conversion ne sera possible avant un certain temps, que la hausse continuera et qu'il aura toujours le temps de compenser, grâce au bénéfice tiré de l'intérêt annuel, l'écart entre le prix payé et la valeur nominale. Il espère aussi avoir toujours la ressource de vendre à un moment favorable, mais bien souvent il revend trop tard. La conversion ou le remboursement vient le surprendre, et il s'aperçoit, alors, que la valeur de ses titres est inférieure au prix d'achat.

Dans le cas d'achat d'actions ou d'obligations au-dessus du pair, le porteur qui les conserve est excusable de sa négligence ; tel ne serait pas le cas pour tous ceux qui possèdent depuis longtemps des valeurs de chemins de fer ou qui les détiennent par suite d'héritage ou de donation.

Dans les transactions commerciales, où l'on doit chiffrer l'équivalent du service rendu, ainsi que dans les partages de succession, les liquidations commerciales, les faillites, etc., il faut porter en compte les valeurs mobilières d'après leur cours réel, et il peut arriver à celui qui les reçoit en paiement que les titres de valeurs comptées au-dessus du pair ne lui rapportent que leur valeur nominale. On en a un exemple fréquent, lorsque les titres sortent au tirage. Alors, le détenteur peut se trouver lésé d'avoir négligé de vendre ses titres à temps. Le même fait peut se produire dans le cas de valeurs données en cautionnement ou de biens de mineurs, etc., pour lesquels l'Etat exige des placements déterminés. Mais celui qui subit un dommage par la conversion ultérieure de ses titres est-il en droit de réclamer une indemnité à celui qui aurait dû antérieurement les aliéner[1] ?

En définitive, si l'on néglige de convertir les titres au porteur rapportant un intérêt fixe, bien que leur cours se maintienne d'une manière ferme au-dessus du pair, il en résulte un ralentissement dans la circulation de ces titres, ralentissement quelquefois fâcheux pour les porteurs, qui risquent de ne plus vendre leurs titres, et pour la Compagnie qui peut se trouver gênée dans le placement de nouveaux titres de même nature.

De plus, cet arrêt dans les transactions doit être évité pour les valeurs au porteur dont le caractère est de pouvoir passer facilement de mains en mains : il se produirait, alors, une situation inexacte et fictive de la richesse mobilière, car les spéculateurs porteraient leur choix sur d'autres valeurs

1. Nous ne voulons absolument pas répondre affirmativement à cette question ; il nous suffira de faire remarquer que récemment, en Allemagne, on a exprimé l'avis que l'Etat, dans les conversions, avait le devoir de compenser la diminution de revenus qui en résultait, lorsque cette diminution atteignait des établissements publics et d'utilité générale (fondations, hôpitaux, églises, etc.), et qu'un devoir semblable devait exister en ce qui concerne le patrimoine des maisons princières allemandes (Voir K. Thiess, *Die konversion der Staatsanleihen im Deutschland*, dans les *Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik*, série III, vol. IX, 1895, p. 889 et suiv.). Il peut être très intéressant de soutenir cette thèse. On peut même concevoir que l'Etat pourra, à un moment donné, se voir amené à des compensations de ce genre ; il est cependant impossible de faire de semblables réclamations en s'appuyant sur les principes actuels du droit. Mais le fait que de semblables opinions et que des réclamations de cette nature puissent un jour se produire prouve le danger des projets de conversion actuellement à l'ordre du jour en Allemagne.

dont la plus-value ne serait pas justifiée, et on risquerait d'amener ainsi des crises économiques.

L'histoire économique et financière de tous les pays nous enseigne qu'à notre époque l'intérêt des capitaux a, malgré certaines fluctuations, une tendance à baisser qui est continuelle et générale. Le 2 $^3/_4$ $^0/_0$ anglais consolidé, par exemple, dont la conversion en 2 $^1/_2$ $^0/_0$ est déjà décidée, était, au 1er avril 1896, à 14 $^0/_0$ au-dessus du pair[1,2], après s'être maintenue, pendant toute l'année 1895, au-dessus de 112 francs. La rente suisse 3 $^0/_0$, comme la rente française, a dépassé le pair; les Etats-Unis de l'Amérique du Nord servent à leurs emprunts un intérêt inférieur à 3 $^0/_0$; la Suède, le Danemark, la Hollande songent à convertir en 3 $^0/_0$ leurs anciens emprunts; les émissions à 3 $^1/_2$ $^0/_0$ de l'Empire d'Allemagne se sont faites en 1885, à 100,6, et en 1888, à 102,6; leur cours, avec une légère interruption en 1891, dépasse depuis longtemps le pair; les emprunts de l'Empire et ceux de la Prusse en 3 $^0/_0$ ont, en avril 1895, presque atteint le pair; ils l'ont même momentanément dépassé; les consolidés prussiens 3 $^1/_2$ $^0/_0$ sont presque tous, depuis 1886, au-dessus de 100 francs; ils atteignaient déjà en 1888-1889 les cours de 104, 105 et 106 $^0/_0$, qui se sont maintenus jusqu'aujourd'hui et qui seraient déjà dépassés, si l'on n'envisageait pas la possibilité de leur conversion[3,4].

Cette situation du marché a permis d'envisager la possibilité de la con-

1. Quoique le taux nominal soit de 2 $^3/_4$ $^0/_0$, l'intérêt se calcule aujourd'hui au cours de 2 $^1/_2$ $^0/_0$. En voici la raison : A partir du mois d'avril 1903, leur valeur nominale ne sera plus que de 2 $^1/_2$ $^0/_0$. Ces 2 $^3/_4$ $^0/_0$ consolidés ont été produits par la grande transformation, si brillamment réussie, qu'a entreprise, en 1889, le chancelier de l'Echiquier, M. Goschen, avec promesse formelle de ne garantir l'intérêt de 2 $^3/_4$ $^0/_0$ que jusqu'en avril 1903, et qu'à partir de cette date, le taux tomberait automatiquement à 2 $^1/_2$ $^0/_0$. Celui qui achète aujourd'hui des consolidés ne reçoit déjà plus que 2 $^1/_2$ $^0/_0$ pour le capital versé et, au cas où il conserverait ses titres, il ne toucherait plus, dans quatre ans, qu'un intérêt de 2,29 $^0/_0$. Comme ces 2 $^3/_4$ $^0/_0$ consolidés forment la majeure partie de la dette d'Etat anglaise (ils embrassent le capital total de plus de 500 millions de livres sterlings), l'abaissement de $^1/_4$ $^0/_0$ de l'intérêt constitue une économie de plus de 1.250.000 livres.

2. **Note du Traducteur.** — Au 31 décembre 1899, le cours des consolidés s'était abaissé à 98 fr. 50, par suite, évidemment, de la guerre du Transwaal.

3. D'après la cote libre, en 1894, les conversions ont porté sur un capital total de 13 milliards en chiffres ronds.

				Millions.
Conversion du	5 $^1/_2$	en 5 $^0/_0$	pour....	87
—	5	en 4 $^1/_2$	pour....	585
—	5	en 4	pour....	3.145
—	5	en 3 $^1/_2$	pour....	264
—	5	en 3	pour....	170
—	4 $^1/_2$	en 4	pour....	363

				Millions.
Conversion du	4 $^1/_2$	en 3 $^1/_2$ $^0/_0$	pour....	7.000
—	4	en 3 $^1/_2$	pour....	534
—	4	en 3	pour....	117
—	4	en 2 $^1/_2$	pour....	1
—	3	en 2,60	pour....	375

Les réductions d'intérêts donnent les chiffres suivants :

Réduction de	0,40................	375 millions.
—	0,50................	1.537 —
—	1,00................	10.287 —
—	1,50................	265 millions.
—	2,00................	170 —

4. **Note du Traducteur.** — A la fin de 1896, la Prusse a procédé à la conversion des 4 $^0/_0$ consolidés, qui a porté sur 3.588 millions de marks; 22 porteurs d'ensemble 52.200 marks ont demandé le remboursement. Il a été présenté à l'estampage 2,842 millions de marks en titres au porteur. Le reste a été inscrit dans le livre de la Dette. On a constaté 275.226 porteurs, ayant chacun en moyenne 10,327 marks.

version du 3 $^0/_0$ français. Lors de la discussion du budget de 1895, le Gouvernement, d'accord en cela avec la Commission du budget, était persuadé que le 3 $^0/_0$ pourrait, dans un délai fort court, être transformé en 2 $^3/_4$ $^0/_0$. Bien plus le rapporteur général du budget croyait que la conversion des obligations de chemins de fer 3 $^0/_0$ pourrait se faire dans un avenir prochain. M. Camille Pelletan, faisant sans doute allusion à l'impôt qui frappe le revenu des obligations, s'est montré sceptique à cet égard[1]; mais il n'a pas pris garde que les relations entre les finances de l'Etat et celles des chemins de fer sont bien trop étroites pour qu'un grand écart puisse exister entre la valeur des titres. Si l'Etat voulait convertir sa rente 3 $^0/_0$, et que les Compagnies ne veuillent pas suivre son exemple, l'Etat serait forcé de reconnaître qu'il a discrédité sa rente, qu'il en a rendu la conversion impossible, car les rentiers achèteraient de préférence des obligations de chemins de fer pour avoir un revenu supérieur[2].

De plus, si la conversion venait à réussir, l'Etat se trouverait, au point de vue financier, dans une situation étrange: tandis qu'il ne paierait pour ses propres dettes qu'un intérêt de 2,75 $^0/_0$, il devrait continuer à servir un taux d'intérêts bien plus élevé pour les capitaux empruntés pour son compte par les Compagnies de chemins de fer. Mais, par là, on abrogerait l'un des principaux avantages des conventions de 1883. Quand l'Etat sera prêt à convertir sa rente 3 $^0/_0$, les Compagnies de chemins de fer devront l'imiter immédiatement, comme il ressort de ce que nous venons de dire, et elles s'y verront directement obligées par la tendance du public, de jour en jour plus grande, à acheter des valeurs de chemins de fer.

Il est aujourd'hui hors de doute que les obligations 3 $^0/_0$ garderont leur valeur actuelle, qui égale celle des rentes 3 $^0/_0$ sur l'Etat[3], et que peut-être même elles l'augmenteront. En supposant même que le taux général de l'argent ne doive plus continuer à baisser, l'augmentation constante de l'amortissement, le ralentissement et l'arrêt de nouvelles émissions amèneront fatalement un relèvement des cours, si l'on tient compte que les impôts représentant 10 $^0/_0$ environ du revenu ne peuvent pas beaucoup être majorés.

Le premier essai d'émission, à un taux inférieur à 3 $^0/_0$, a été fait en France, pendant l'année 1892, par la ville de Paris qui a émis un emprunt à 2 $^1/_2$ $^0/_0$ avec lots, mais avec réserve de la faculté de conversion à partir de 1904. L'obligation de 500 francs émise à 340 francs était, en juillet 1896, au cours de 387 francs[4].

En 1895, la Compagnie d'Orléans a placé des obligations à 2 $^1/_2$ $^0/_0$, au

1. Voir les débats de la Chambre des députés du 6 décembre 1894 (*Journal officiel* du 7 décembre 1894, pages 2145 et suivantes).

2. La même considération arrêterait l'Etat, s'il voulait imposer la rente (impôt qui équivaudrait à une conversion), car le public se mettrait immédiatement à acheter des obligations de chemins de fer.

3. Voir page 659.

4. **Note du Traducteur.** — Au 1er janvier 1900, le cours de ces obligations était de 384 francs.

cours de 420 francs. En juillet 1896, elles étaient cotées en Bourse à 443 francs [1].

Calculé au cours d'émission de la Compagnie d'Orléans, le capital emprunté donne un intérêt effectif de 2,976 %, tandis que l'intérêt brut effectif des obligations à 3 %, émises en 1893 et 1894, était [2] encore de 3 1/4 %. Au cours de 443 francs, l'intérêt brut effectif des obligations à 2 1/2 % n'est plus que de 2,821 %. Par contre, l'intérêt brut des obligations 3 %, d'après le cours moyen de 1895, était encore de 3,166 %. La rente 3 % était à 101 fr. 15 au commencement de juillet 1896; elle produisait ainsi un intérêt de 2,965 %, supérieur de 0 fr. 420 à des obligations à 2 1/2 % (déduction faite des impôts). Il faudrait donc que le cours de la rente à 3 % s'élève de 11 francs, pour rapporter un intérêt égal à celui des obligations 2 1/2 (impôts déduits).

Si un tel abaissement de l'intérêt venait à se produire en France pour les valeurs préférées des petits rentiers, on pourrait craindre pour le développement économique du pays, car la solidité des placements risquerait d'être compromise, le jour où le petit rentier viendrait à perdre l'habitude de vivre avec l'intérêt de son capital, économisé sou par sou, s'il était séduit par l'appât d'obtenir une augmentation de ses revenus, au moyen de placements risqués, s'il se laissait entraîner à acheter des valeurs étrangères rapportant un intérêt d'apparence plus élevé.

Or, la diminution de l'intérêt frapperait ces petits rentiers économes qui, en France, constituent le vrai noyau de la nation. Il faudrait les forcer à mener une existence plus serrée, moins douce, si les revenus venaient à descendre au-dessous de 3 %.

Sans vouloir examiner davantage si cet abaissement du taux est utile ou non au point de vue économique, il suffit d'en constater ici la possibilité pour en tirer la conclusion que les émissions restant encore à faire par les Compagnies pourraient être faites à un taux inférieur à 3 %, ou bien que, dans le cas où on maintiendrait le type 3 %, le taux d'émission pourrait être égal au pair ou même légèrement supérieur. L'effet financier ne serait pas le même, car le public préférerait indubitablement des obligations 2 1/2 %, et cela permettrait la conversion de tous les titres 3 %.

1. **Note du Traducteur.** — Depuis 1895, toutes les grandes Compagnies ont suivi l'exemple de la Compagnie d'Orléans et ont emprunté en obligations 2 1/2. Le tableau suivant indique l'étendue de ces emprunts pendant les années 1898 et 1899.

COMPAGNIES	1898			1899		
	NOMBRE D'OBLIGATIONS émises	COURS MOYEN	PRODUIT NET réalisé	NOMBRE D'OBLIGATIONS émises	COURS MOYEN	PRODUIT NET réalisé
Nord	21.888	443,33	9.615.000	36.710	419,73	15.404.000
Midi	36.256	440,64	15.976.000	75.586	409,46	30.950.000
Orléans	72.679	444,62	32.314.000	74.675	418,79	31.273.000
P.-L.-M.	55.835	439,53	24.550.000	45.896	423,31	19.428.000
Est	3.177	429,93	1.366.000	16.220	424,16	6.880.000
Ouest	3.564	430,83	1.535.000	81.228	420,77	31.221.000

Depuis la création du nouveau type, l'ensemble des obligations placées s'élève au chiffre de 923.929.

2. Voir plus haut, page 658.

Quant à l'objection récente de M. Camille Pelletan[1] contre la possibilité d'une conversion prochaine des obligations de chemins de fer français, elle n'aurait de valeur que dans le cas où la hausse des cours serait arrêtée pendant un certain temps par les émissions nouvelles à faire encore chaque année. Mais un arrêt de la Cour de cassation, en date du 21 avril 1896 [1], a précisé la situation et proclamé que la conversion des obligations de chemins de fer n'était possible que si le droit de remboursement anticipé avait été formellement réservé pour la catégorie des obligations à convertir. Pour les titres des Compagnies d'Orléans et de Paris-Lyon-Méditerranée seules, cette réserve a été prévue; il n'y a donc que ces deux Compagnies qui peuvent convertir leurs anciens emprunts.

Cet arrêt de la Cour de cassation, qui, jusqu'à nouvel ordre, semble empêcher les Compagnies de l'Est, de l'Ouest, du Midi et du Nord, de procéder à des échanges anticipés de titres, a donc une importance capitale au point de vue qui nous occupe.

Il est donc bon d'étudier, en quelques lignes, cet arrêt et les causes qui l'ont provoqué.

La Compagnie de l'Est avait émis, de 1852 à 1856, au taux moyen de 476,30, 368.828 obligations d'une valeur nominale de 500 francs, rapportant un intérêt annuel de 25 francs et remboursables à 650 francs. Au milieu de 1895, le jeu régulier de l'amortissement (s'échelonnant en une période totale de quatre-vingt-quinze ans) avait ramené à 331.243 le nombre des obligations en circulation, représentant une dette de 215.307.950 francs.

En vertu de pouvoirs qui lui avaient été conférés par l'assemblée des actionnaires réunis le 30 avril 1895, et après l'autorisation des Ministres des Travaux publics et des Finances, le Conseil d'Administration avait décidé de réduire à 22 fr. 50, à partir du semestre commençant le 1er juin 1895, l'intérêt annuel servi à ces obligations; les titulaires et porteurs qui n'accepteraient pas cette réduction devaient être remboursés immédiatement au taux de 630 francs par titre. La Compagnie se fondait, pour soutenir la légitimité de ses prétentions, sur les dispositions de l'article 1187 du Code civil[2].

La conversion sembla d'abord réussir : 77.328 titres avaient accepté la réduction d'intérêt, et, en même temps, les détenteurs de 10.680 titres avaient demandé à être remboursés. Mais une partie assez importante de ces obligations, dont le taux d'intérêt est actuellement tout à fait anormal, se trouvait encore dans le portefeuille de quelques Compagnies d'Assurances sur la vie. Ces dernières protestèrent contre la réduction à 22 fr. 50 et contre le remboursement prématuré de la dette, ce qui constituait une annulation de contrat. Les plaignants, représentant 5.875 titres, portèrent l'affaire devant le tribunal civil de la Seine pour faire condamner la Compagnie de l'Est et faire déclarer qu'elle n'avait ni le droit de réduire arbitrairement le taux de

1. Voir les débats de la Chambre des députés du 3 au 11 février 1896 (*Journal officiel*, 1896, p. 151 et suiv.).

2. L'arrêt a été publié dans *le Droit* des 24, 25, 26, 27 et 29 novembre (nos 276, 277, 278 et 280), 1895, et 26 avril (no 96), 1896.

3. Article 1187 du Code civil.

« Le terme est toujours présumé stipulé en faveur du débiteur, à moins qu'il ne résulte « de la stipulation ou des circonstances qu'il a été aussi convenu en faveur du créancier. »

l'intérêt des obligations, ni celui de rembourser sa dette avant le terme fixé[1] lors de l'émission.

Ce double grief était superflu, au fond, car il appartient aux obligataires d'accepter ou non la réduction d'intérêt proposée par les Compagnies. En cas de refus, le capital de la dette doit être toujours laissé à la disposition des créanciers, l'offre d'un remboursement immédiat constituant l'un des caractères fondamentaux d'une conversion, car un débiteur ne peut pas (cela est de toute évidence) se contenter d'imposer une réduction du taux à son créancier[2].

Le Tribunal de la Seine, la Cour d'appel de Paris, la Cour de cassation ont jugé les deux questions et condamné la Compagnie de l'Est à suivre les indications de son ancien tableau d'amortissement, c'est-à-dire à subir les charges de la dette jusqu'à l'expiration du délai de quatre-vingt-quinze ans, et à payer intégralement l'intérêt à 5 $^0/_0$ pendant la même période.

La question est donc définitivement tranchée, en ce qui concerne les obligations 5 $^0/_0$ Est.

Mais on se demande si cet arrêt rend impossible pour d'autres Compagnies la conversion des obligations amortissables conformément aux indications d'un tableau d'amortissement, lorsque le remboursement anticipé n'a pas été prévu au moment de l'émission[3].

Cette question de la conversion des obligations est si importante qu'il convient d'étudier les considérants du jugement, qui sont les mêmes dans les arrêts de la Cour d'appel et de la Cour de cassation.

Il faut d'abord remarquer que les Compagnies d'Orléans et de Paris-Lyon-Méditerranée, lors des émissions qu'elles ont faites, la première, le 1er octobre 1852, et la seconde, le 1er octobre 1857, se sont réservé, par une clause formelle, la faculté de rembourser leurs titres par anticipation et à quelque époque que ce fût.

1. Ces Compagnies d'Assurances sur la vie, pour diminuer les frais de justice, n'avaient formulé leur plainte qu'au nom d'un nombre réduit de titres. Au moment du procès, de nombreux obligataires ne présentèrent pas leurs titres pour le paiement du coupon. Dans la réalité, en face de la Compagnie, il y avait 243.735 titres.

2. C'est à peine si l'Etat pourrait tenter une conversion, dans laquelle on imposerait au créancier la réduction du taux sans lui laisser la faculté de demander le remboursement; le procédé n'est plus alors une conversion dans le sens ordinaire du terme : c'est une banqueroute dissimulée.

3. Après avoir vainement cherché des renseignements sur les séries d'obligations pour lesquelles cette réserve avait été faite, et après avoir reconnu qu'aucun auteur français n'en parle, ni M. Colson (*les Chemins de fer et le Budget;* Paris, 1896), ni M. Badon-Pascal (*Traité des obligations de chemins de fer;* Paris, 1896), dans lequel se trouve étudiée tout particulièrement la question de conversion, ni même l'*Annuaire des valeurs admises à la cote officielle*, qui décrit minutieusement les séries d'obligations, nous devons à l'obligeance d'un fonctionnaire du Ministère des Finances de pouvoir donner quelques chiffres précis.

Les obligations, dont la liste est ci-après, sont les seules qui portent la mention : *avec faculté de remboursement anticipé.*

Au 1er janvier 1896, sur un ensemble de titres de 32.700.000, il n'y en avait que 15.593.689, soit 48 $^0/_0$, qui fussent susceptibles d'être convertis.

	Titres.		Titres.
Obligations P.-L.-M., fusion ancienne 3 $^0/_0$	5.800.000	Paris-Orléans 3 $^0/_0$ ancien	4.000.000
— — — nouvelle 3 $^0/_0$	5.400.000	— 3 $^0/_0$ nouveau	1.250.000
Paris-Lyon 1855	250.000	Grand-Central	300.000
Dombes et Sud-Est	80.000		

Nota. — La réserve de la faculté de remboursement anticipé n'était insérée pour aucune des obligations du Nord, de l'Est, de l'Ouest et du Midi.

Le jugement du Tribunal de première instance de la Seine commence par rappeler que le Conseil d'Administration de la Compagnie d'Orléans se préoccupait, le 9 avril 1853, de convertir des obligations amortissables précédemment émises sans réserve exprimée du droit de conversion, et déclarait alors que l'opération ne pouvait pas être imposée aux porteurs et qu'il était nécessaire, pour y procéder, de s'assurer préalablement de leur consentement ; il reconnaît, ensuite, que l'article 1187 du Code civil dispose que le terme est toujours présumé stipulé en faveur du débiteur, à moins qu'il ne résulte de la stipulation ou des circonstances qu'il a été aussi convenu en faveur du créancier.

Il ajoute que cette règle d'interprétation s'applique au prêt à intérêt, mais qu'il y a lieu d'apprécier si l'intérêt du créancier est lié au maintien du terme stipulé. Or les divers emprunts de la Compagnie de l'Est offrent indubitablement tous les « caractères d'un contrat mixte et aléatoire présentant des « chances diverses de gain ou de perte pour les deux parties contractantes, « suivant que les titres seront appelés en remboursement par le sort, à des « époques plus ou moins éloignées de l'émission et selon le taux plus ou « moins élevé auquel ces titres émis seront cotés à la Bourse, au jour de ce « remboursement ou à la même époque, le taux normal de l'intérêt. »

Or les obligataires souscripteurs de l'emprunt, comme ceux qui les ont remplacés, peuvent rationnellement soutenir que le terme de quatre-vingt-quinze ans, stipulé pour le remboursement par voie de tirage annuel, l'a été aussi bien dans l'intérêt du créancier que dans celui du débiteur et que les diverses stipulations contenues dans le tableau d'amortissement, qui fait corps avec l'acte d'emprunt lui-même, sont autant de circonstances qui ne permettent pas de douter que le terme de quatre-vingt-quinze ans a été consenti avec le double caractère qui lui a été attribué.

Mais, d'autre part, ces diverses stipulations constituaient de véritables conditions sous lesquelles l'emprunt a été contracté, s'imposant aux deux parties contractantes et auxquelles ni l'une ni l'autre ne sauraient échapper sans en violer les dispositions essentielles [1].

Le principal argument invoqué dans les trois instances du procès était donc qu'il ne fallait pas tenir compte des conditions de durée en ce qui concerne les souscripteurs primitifs aussi bien que ceux qui les ont remplacés [2].

1. On aurait pu également conclure tout autrement. Puisque la Compagnie, au lieu de limiter à un certain nombre de titres, proposait d'attribuer de suite, à tous les titres à amortir, la prime d'amortissement promise par contrat, elle remplissait la condition de payer en moins de quatre-vingt-quinze ans. Si l'on soutenait que la perspective d'une *longue* durée pour profiter de l'intérêt de 5 $^0/_0$ avait seule séduit les prêteurs, cela ne serait pas une raison pour étendre cette *longue* durée à quatre-vingt-quinze ans, car on peut très bien trouver qu'une période de quarante ou cinquante ans constitue une *longue durée;* ainsi qu'on l'a dit dans le procès, cette période de quatre-vingt-quinze ans est tout à fait exceptionnelle ; elle dépasse tous les délais d'usage dans les engagements privés.

2. En effet, l'article 1187 du Code civil ne parle que des circonstances générales ; mais, quand il s'agit d'interpréter un contrat, les intentions et les intérêts des parties peuvent, au fond, n'être que les intentions réelles ou possibles des parties au moment de la signature du contrat. Les obligations de chemins de fer, en tant que titres au porteur, peuvent, il est vrai, être transmises sans difficulté ; mais on ne peut pas en déduire que le débiteur, lors de chaque transmission, conclut un nouveau contrat avec le créancier nouveau, et qu'ainsi les intérêts de ceux qui ont succédé au créancier primitif se sont substitués aux intentions et aux intérêts des premiers souscripteurs. Au contraire, le débiteur, lors de

Le jugement expose ensuite que, dans les années précédentes, lorsque les cours étaient relativement bas ou tout au moins se maintenaient au-dessous du pair (650 francs), les porteurs auraient eu avantage et par conséquent intérêt à se voir rembourser leurs obligations, attendu que le paiement de la prime d'amortissement constituait un bénéfice et donnait une augmentation de capital.

Lorsque ces obligations sont cotées au-dessus du pair (pendant les débats de la Cour d'appel, fin novembre 1895 : 667 francs), les porteurs n'ont plus ce bénéfice à espérer; ils ne peuvent que compter sur la jouissance de l'intérêt pendant un temps plus ou moins long [1]. Il est clair, par conséquent, conclut le jugement, que le terme de quatre-vingt-quinze ans stipulé dans le contrat de dette s'applique aussi en faveur du créancier. Voilà pourquoi le dernier considérant dit en termes formels que la Compagnie s'est expressément engagée à payer un intérêt de 25 francs à ses prêteurs pendant toute la durée du terme de quatre-vingt-quinze ans [2].

l'émission de titres, a consenti un contrat (et un seul) sous des formes et des modalités absolument précises; par suite, les porteurs ultérieurs ne peuvent qu'accepter le contrat primitif de la dette; la personne du créancier détenteur peut donc changer à chaque instant: le contrat dans toute son acception, tel qu'il a été contracté par le débiteur et le créancier primitifs, continue à lier juridiquement les deux parties.

1. Le jugement de première instance s'exprime ainsi:

« Que, dans la vérité des faits, la prime, qui n'est qu'un supplément différé d'intérêt, « évaluée dans l'espèce, à 37 centimes... »

Voici les termes des considérants de l'arrêt de la Cour d'appel: « La prime de 150 francs « qui n'est, en définitive, qu'une légitime compensation de la perte subie, par suite du « prélèvement opéré par la Compagnie, sur les 6 $^0/_0$ d'intérêt qu'ils (les souscripteurs) étaient « en droit de réclamer, eu vertu de l'usage et de la loi commerciale. »

Le Tribunal admet donc que les souscripteurs de 1852-1856 étaient en droit de réclamer 6 $^0/_0$ d'intérêt; qu'en s'arrangeant avec la Compagnie pour le paiement de 5 $^0/_0$ seulement ils étaient tombés d'accord; cette prime de remboursement était en quelque sorte une capitalisation d'intérêts, la Compagnie retenait 1 $^0/_0$ légitimement dû aux souscripteurs, plaçait cet argent à intérêts composés et pouvait leur donner une prime d'amortissement se chiffrant à 150 francs. C'étaient donc les créanciers de la Compagnie qui avaient assuré un capital chez leur débiteur. L'avoué qui poursuivait la Compagnie de l'Est avait même cru pouvoir en conclure que la Compagnie devait maintenir la durée d'amortissement à quatre-vingt-quinze ans; car, sans cela, la portion réservée d'intérêt n'aurait pas pu représenter la prime d'amortissement.

Mais cette théorie du droit à 6 $^0/_0$ d'intérêt et de la retenue d'une portion de ces 6 $^0/_0$, à titre de prime d'assurance pour les 150 francs, est une pure fiction imaginée pour expliquer la prime d'amortissement; elle ne correspond, en réalité, à aucun droit; car le débiteur, sauf dans le cas de stipulations expresses, ne peut pas demander un taux autre que le taux contractuel. De plus, la Compagnie, dans le cas où cette théorie correspondrait à des faits, aurait dû être contrainte par l'Etat à verser la portion des intérêts retenue à une caisse d'assurance et à tenir une comptabilité spéciale.

2. Il est à remarquer que le jugement de première instance du 18 juillet 1895 dit dans son dernier considérant: « Que de toutes ces considérations résulte la preuve que la Compagnie de l'Est ne peut ni réduire le taux de l'intérêt, qu'elle s'est engagée à payer aux porteurs des obligations 5 $^0/_0$ dont il s'agit, ni rembourser lesdites obligations sans le consentement des porteurs de titres. »

Au contraire, la Cour d'appel, dans son arrêt du 23 octobre 1895, dès le début de ce jugement après avoir examiné les motifs de l'instance, s'exprime immédiatement en ces termes:

« Considérant qu'en effet il a été inséré dans les prospectus répandus à profusion dans le public et transcrits au dos de chaque obligation, qu'un intérêt annuel de 25 francs serait payé pendant toute la durée de la Société des chemins de fer de l'Est et que chaque titre serait remboursable dans le même délai par voie de tirages au sort, suivant les proportions

Il est évident que cette conclusion : « D'après la commune intention des parties les termes successifs de l'amortissement des titres, tels qu'ils avaient été déterminés dans les contrats de 1852-1856, excluaient le droit de remboursement anticipé facultatif et qu'il avait été fixé aussi bien dans l'intérêt des obligataires que dans celui de la Compagnie débitrice », doit dépendre du lien entre la situation primitive et la situation actuelle ; mais on trouve ce lien en répondant à la question suivante : Etait-il possible, à l'époque du contrat, que les parties contractantes et, avant tout, les créanciers pussent mentionner ou seulement prévoir les circonstances actuelles et, par conséquent, a-t-il pu exister, dans l'intention du créancier, l'idée de mentionner ces circonstances pour s'en servir ultérieurement ? Il faut donc admettre qu'à l'origine la chose ait pu être considérée comme possible, puisqu'elle n'est pas exprimée. Or, si l'*intention* ne peut pas être démontrée, lors de la signature du contrat, on ne peut pas prétendre aujourd'hui que c'était à cette époque l'*intérêt ;* car, sans les circonstances actuelles, cet intérêt n'existerait pas.

La simple lecture de l'arrêt démontre que, lors de la signature du contrat, le créancier n'avait, en fait, aucun intérêt.

Quant à nous, nous n'avons pas à vérifier si les bailleurs de fonds des années 1852 à 1857, dont les capitaux se portaient vers les entreprises de chemins de fer, ont pu prévoir l'essor actuel de ces Compagnies ; nous n'avons pas davantage à voir s'ils avaient prévu la garantie d'intérêts, la découverte des mines d'or, la baisse du taux de l'intérêt.

Quant au fait évoqué dans un des considérants qu'une valeur au porteur émise et négociée au-dessous du pair peut, avec le temps, dépasser le pair, et que cette hausse correspond à la baisse du taux de l'intérêt, il n'est pas spécial aux obligations de l'Est ; il s'applique non seulement à toutes les obligations de chemins de fer des grandes Compagnies, mais encore à toutes les créances souscrites avec intérêt déterminé, aux rentes sur l'Etat amortis-

déterminées par le tableau d'amortissement annexé, ainsi qu'il vient d'être dit, au dos de chaque titre. »

La Cour de cassation confirma, le 21 avril 1896, l'*arrêt attaqué* de la Cour d'appel, *dont les motifs n'ont rien de contradictoire*. Il est important de comparer et confronter le texte du prospectus et le tableau des obligations visées par la Cour d'appel. Le prospectus inséré au *Moniteur universel* du 3 mai 1852 comporte trois alinéas spéciaux :

1° Les obligations sont de 500 francs chacune et remboursables au capital de 650 francs ;

2° Le remboursement se fera par la voie d'un tirage au sort qui aura lieu chaque année, à l'Assemblée générale, pendant toute la durée de la concession, pour le nombre d'obligations indiquées par la proportion de l'amortissement à partir du 1er juin 1854 ;

3° Les obligations portent intérêt de 25 francs par an, à partir du 1er juin 1852, payable par semestre, dont le premier écherra le 1er décembre 1852.

Le libellé des titres est ainsi formulé :

1° Obligations de 500 francs au porteur remboursables à 650 francs au porteur et portant un intérêt annuel de 25 francs payable par semestre ;

2° Les obligations à rembourser chaque année pendant la durée de la concession et suivant la proportion déterminée pour l'amortissement, conformément au tableau, d'autre part, seront désignées par le sort dans un tirage qui aura lieu chaque année. Le premier tirage se fera à l'Assemblée générale de 1854.

Comme le reconnaît, du reste, la Cour d'appel, dans son considérant, ni le prospectus ni les obligations ne contiennent la moindre trace d'un engagement pris par la Compagnie de payer l'intérêt de 5 0/0 pendant toute la durée de sa concession ; car, dans ce cas, il n'y aurait pas eu besoin d'autres motifs pour le jugement.

sables et perpétuelles. Que le taux conventionnel, lors de l'émission, se modifie, cela se voit pour tous les titres de dette de même nature[1].

Le jugement du Tribunal de la Seine déclare que le consentement de porteurs est indispensable pour la conversion des rentes amortissables. Telle est, dit-il, la doctrine admise par l'Etat, soit au regard de l'emprunt Morgan, pour lequel l'article 4 du décret du 25 octobre 1870 a dû réserver expressément la faculté de conversion, soit en ce qui concerne l'emprunt du 11 juin 1878, qui, d'après les termes mêmes de l'exposé des motifs, a été calqué, comme type et délai d'amortissement, sur les obligations de chemins de fer, **et par suite n'est pas convertible.**

Il est à remarquer que le jugement se livre à une véritable pétition de principe, puisqu'il s'agit de décider la convertibilité ou non des obligations de chemins de fer.

Pour le 3 $^0/_0$ amortissable, il faudrait prouver, ainsi que pour les obligations de l'Est, qu'à l'origine il était dans l'intention du créancier de jouir d'un taux extraordinairement élevé pour tout le temps d'amortissement et *de s'assurer*, ainsi que les détenteurs successifs. Mais, avec cette théorie, les porteurs de rente perpétuelle qui jouissent incontestablement des avantages d'un contrat *de longue durée*, pourront contester à l'Etat le droit de convertir ses rentes, alors que le cours dépasserait le pair, et l'Etat serait obligé de ne pas les discréditer en les convertissant, puisqu'il aurait devant lui les autres valeurs inconvertibles.

En résumé, les arrêts de la Cour d'appel et de la Cour de cassation, déclarant que l'article 1187 du Code civil n'est pas applicable aux obligations de chemins de fer, émises sans que la Compagnie se soit réservé le droit de remboursement anticipé, sont étranges. En provoquant une réduction d'intérêt ou, sinon, en opérant le remboursement, les Compagnies amortissaient une partie de leurs dettes. Quant aux porteurs, ils avaient intérêt à refuser cette proposition; en gardant leurs titres, ils pouvaient espérer voir les cours se relever et atteindre un taux supérieur, afin de s'en défaire avec bénéfice[2].

Dans le cas actuel, les débiteurs sont les Compagnies; or la politique de la France en matière de chemins de fer n'a pas cessé d'imposer de lourdes charges à la masse des contribuables; les Compagnies ont

1. La convertibilité de la rente est fondée, ainsi que le dit le jugement de la première instance, sur ce fait qu'elle est rachetable, en vertu de l'article 1911 du Code civil: « La rente, constituée ou perpétuelle, est essentiellement rachetable »; mais, malgré cela, l'Etat n'oserait pas effectuer le simple rachat, si les cours étaient au-dessus du pair; il ne pourrait pas davantage user de cette faculté de rachat pour une réduction du taux, ainsi que nous l'avons fait observer ci-dessus; il pourrait porter atteinte à la solidité de ses rentes perpétuelles.

2. Le jugement de première instance admet que le créancier seul « a le droit d'escompter les chances plus grandes que lui présente l'opération (la vente de ses papiers à la Bourse), par cela même qu'il pourra toujours saisir l'instant qui lui semblera le plus favorable pour retirer de son titre le plus haut prix possible »; aussi déclare-t-il que le remboursement des titres au porteur ne peut, en aucun cas, être laissé à la discrétion du débiteur, et que celui-ci est obligé de se conformer exactement au terme, c'est-à-dire au tableau d'amortissement, afin de donner au créancier la possibilité de profiter, en Bourse, de tous les avantages inhérents aux valeurs au porteur.

dû construire toutes les lignes réclamées par le public, même si ces lignes étaient reconnues d'avance improductives. De plus, l'Etat imposa aux Compagnies les réductions de tarifs répondant à des besoins généraux. En outre, on voulut amortir le capital-obligations et, avec l'idée de faciliter le droit de retour à l'Etat, on exigea des diminutions de dépenses, et on s'efforça de réaliser des produits nets élevés, dont ne profiteraient pas les actionnaires.

L'Etat a pour but de faire servir les chemins de fer aux intérêts généraux, et, pour cela, il préconise la suppression des avances de garantie, le remboursement de la dette et le partage des bénéfices. Les Compagnies peuvent-elles donc négliger d'obtenir une réduction de leur charge annuelle, en ne demandant pas la conversion de leurs titres? Peut-on leur refuser ce moyen?

En fait, l'Etat, au nom duquel l'arrêt a été rendu contre les Compagnies de chemins de fer, garantit les obligations et doit continuer à payer de ses deniers la garantie totale calculée à un taux que l'on n'accorde pas, tant s'en faut, aux prêts ordinaires.

En empêchant la conversion, on laisse la charge actuelle au budget, dont l'équilibre est plus difficile à obtenir[1].

1. Pour l'exercice 1896, il fallut demander un crédit supplémentaire sur le chapitre: *Garantie d'intérêts aux chemins de fer français;* nous reproduisons textuellement l'exposé des motifs, car il est particulièrement intéressant en ce qui concerne le remboursement des obligations de l'Est.

« Conformément à l'autorisation qui lui avait été donnée par le Ministre des Travaux publics, d'accord avec le Ministre des Finances, la Compagnie de l'Est a tenté de faire une conversion de ses obligations 5 % (1852, 1854, 1856), sous forme d'une réduction du taux de l'intérêt.

« Mais son droit de conversion a été contesté par un certain nombre d'obligataires, et un arrêt de la Cour de cassation du 21 avril dernier a confirmé les jugements de la Cour d'appel de Paris et du Tribunal de première instance de la Seine, décidant que la Compagnie ne pouvait rembourser par anticipation les dites obligations, ni en réduire le taux d'intérêt sans le consentement des porteurs.

La Compagnie avait effectué le remboursement de 10.680 obligations et estampillé 77.328 titres, pour lesquels la réduction de l'intérêt annuel de 25 à 22 fr. 50 avait été acceptée par les porteurs.

Le surplus des titres en circulation se composait:

1° De 5.875 obligations, en faveur desquelles l'arrêt a été rendu;

2° De 237.360 obligations, dont les propriétaires étaient restés dans l'expectative en attendant l'issue du procès.

La Compagnie a pensé qu'il convenait d'appliquer à tous les porteurs le bénéfice de la décision de la Cour de cassation, et l'Assemblée générale de ses actionnaires a décidé, sous réserve de l'approbation du Ministre des Travaux publics, que les obligations estampillées seraient remplacées dans leur situation antérieure et que, par voie de rappel, il serait restitué aux ayants droit la somme de 1 fr. 25, qui leur avait été retenue sur le coupon de décembre 1895, en conséquence de leur adhésion.

Pour les 237.360 titres, dont les porteurs ont attendu l'issue du procès engagé, l'assimilation avec ceux au profit desquels l'arrêt de la Cour de cassation a été rendu, doit être complète. La Compagnie n'avait pas besoin d'autorisation spéciale pour les remplacer dans leur situation antérieure, car les procès qu'engageraient les porteurs recevraient nécessairement la même solution.

Les autres obligataires qui ont accepté le remboursement ou la conversion ne sont pas dans la même situation. Par le fait même de leur acceptation, ils sont déchus de tout droit et, si l'on envisageait uniquement la question au point de vue du droit strict, on pourrait leur opposer une fin de non-recevoir pure et simple.

Toutefois il y a lieu d'établir entre ces derniers une distinction.

En ce qui concerne les porteurs des 10.680 titres remboursés, tout lien est rompu entre eux

Les paiements de garantie constituent des avances portant intérêts ; aussi l'Etat, comme représentant de la collectivité, doit-il prendre des mesures pour que le remboursement de ces avances puisse s'effectuer réellement. Dans ce but, l'Etat doit avant tout veiller à ce que la charge de garantie réclamée soit réduite au minimum. Par contre, le Tribunal, au nom de l'Etat, décide que les Compagnies doivent continuer à servir à leurs créanciers des intérêts plus élevés et, par conséquent, réclamer la garantie du Trésor pour des sommes plus considérables que ne le comportent les circonstances. Tel est le conflit créé par l'arrêt de la Cour de cassation. Soucieux des intérêts généraux, l'Etat doit appliquer une sentence qui va manifestement à l'encontre de ces intérêts généraux.

En ce qui concerne les obligations émises sans réserve expresse du droit de remboursement anticipé, la question n'est peut-être pas définitivement tranchée. La vie a, en effet, créé des situations nouvelles, pour lesquelles les anciennes formes légales ne sont plus suffisantes, et sans doute le pouvoir législatif, c'est-à-dire une loi nouvelle, viendra trancher la difficulté ; une fois de plus la force primera le droit.

Mais, jusque-là, il faut envisager les conséquences de l'arrêt, et nous devons donc examiner si cet arrêt ne va pas contre la politique française en matière de chemins de fer, ou bien si l'on pourra se conformer au principe et au but de cette politique sans convertir les obligations des Compagnies. Nous prouverons que l'amortissement des dettes des chemins de fer, même avec l'impossibilité éventuelle de convertir les obligations (émises sans réserve du droit de remboursement et qui représentent 52 $^0/_0$ du nombre total des obligations) peut être terminé avant l'expiration des concessions. Nous sommes donc convaincus que, malgré l'arrêt de la Cour de cassation, les Compagnies de chemins de fer trouveront le moyen de convertir leurs titres. M. Badon-Pascal émet, du reste, la même opinion dans son *Traité des obligations de chemins de fer* [1], publié à l'occasion de l'instance engagée contre la Compagnie de l'Est. Il se prononce pour l'inadmissibilité de la conversion des obligations de chemins de fer, telle qu'elle résulte de la situation présente du droit français, puisque cette conversion n'avait pas été formellement prévue lors de l'émission. « Ce titre, dit-il, a peut-être des défauts ; il a modifié bien des contrats ; mais qu'importe : les contrats de la fin d'un siècle ne peuvent pas être les mêmes que ceux du commencement ; ils doivent s'approprier aux idées et aux besoins modernes..... La conception humaine ne peut pas être limitée par les législateurs d'un régime déjà ancien ; la loi et la

et la Compagnie. On se trouve en présence d'un fait accompli, sur lequel il n'y a plus à revenir.

Mais, à l'égard des obligataires qui ont accepté la conversion, cette solution semble trop rigoureuse. En donnant leur adhésion, ils avaient dû supposer que le droit de conversion, admis par le Gouvernement lui-même, ne pouvait être contesté. Il est équitable de ne pas les rendre responsables de cette confiance et de ne pas leur en laisser supporter la conséquence.

Le Gouvernement est d'avis d'accorder à la Compagnie l'autorisation qu'elle sollicite à l'égard des porteurs des 77.328 obligations estampillées. Mais il n'a pas cru pouvoir la lui donner sans l'assentiment du Parlement.

Nous vous demandons dans ce but, sur l'exercice 1896, un crédit de 96.660 francs, représentant le supplément de garantie correspondant à la dépense de 1 fr. 25 à faire sur les 77.328 obligations estampillées, par suite de rappel sur le coupon de décembre 1895. »

1. Paris, 1896, page 8.

jurisprudence doivent se transformer avec les usages et les travaux de chaque siècle; elles doivent suivre les progrès de l'esprit humain; elles sont incapables d'en arrêter la marche constante. »

Il est facile de se représenter l'importance que ces conversions peuvent avoir pour la situation financière de la plupart des Compagnies, en appliquant un taux réduit pour l'intérêt des obligations à servir en 1893. Au lieu de payer 3 $^0/_0$ à la grande masse de leurs obligations et même 3,02 $^0/_0$[1] en moyenne, eu égard aux séries d'obligations donnant un intérêt plus élevé, si les Compagnies n'avaient dû payer que 2 $^3/_4$ $^0/_0$, c'est-à-dire un douzième en moins, elles n'auraient pas versé 477.500.000, mais bien 437 millions en chiffres ronds, soit une différence en moins de 39 millions. Avec une réduction du taux à 2 $^1/_2$ $^0/_0$, c'est-à-dire une réduction d'un sixième, la différence serait de 80 millions en chiffres ronds; elle aurait donc été sensiblement égale à la garantie de 1894, soit 86 millions (y compris le Rhône-Mont-Cenis).

Après avoir jusqu'ici parlé de l'heureux développement du crédit des Compagnies françaises de chemins de fer, il reste encore à rechercher si le type 3 $^0/_0$ choisi pour leurs obligations était le meilleur[2].

On a souvent prétendu que les Compagnies auraient pu se procurer, à bien meilleur marché, les fonds dont elles avaient besoin si, au lieu d'émettre, beaucoup au-dessous du pair, des valeurs 3 $^0/_0$, suivant l'usage autrefois adopté, elles avaient vendu leurs obligations presque au pair en donnant un intérêt plus élevé.

Actuellement beaucoup d'hommes politiques et d'écrivains, qui considèrent la conversion comme absolument de droit, ont critiqué le type 3 $^0/_0$, sous prétexte que l'émission d'obligations ne rapportant que 15 francs d'intérêt retardait la possibilité d'une conversion bien plus que des titres à 6 $^0/_0$, 5 $^0/_0$ ou 4 $^0/_0$ qui donnent, pour une même valeur nominale de 500 francs, un revenu de 30, 25, 20 francs; les conversions successives des obligations de ces types auraient diminué les charges des Compagnies et, par suite, la charge de garantie de l'Etat.

En laissant de côté pour un instant l'impossibilité, judiciairement prononcée, de convertir certaines obligations, toute cette argumentation provient d'une erreur d'optique: elle ne tient pas compte de l'impossibilité juridique actuelle de conversion en titres 6 $^0/_0$, 5 $^0/_0$, 4 $^0/_0$ pour lesquels la faculté de conversion n'a pas été formellement prévue lors de l'émission; elle laisse également de côté bien des faits économiques actuels. C'est ce que l'exposé suivant va démontrer.

Dans l'enfance des chemins de fer, c'est-à-dire dans les années 1837 à 1850, on n'a, en réalité, émis que des obligations à intérêt élevé; ainsi, en 1839: Saint-Germain, 4 $^0/_0$; Paris-Versailles, 5 $^0/_0$ et 4 $^0/_0$; Montpellier-Cette, 5 $^1/_2$ $^0/_0$; Mulhouse-Thann, 5 $^0/_0$; Strasbourg-Bâle (1843),

1. Voir page 653.
2. Voir M. A. Neymarck, *l. c.*, page 2; voir également *les Finances de la France*, de M. de Kaufmann, traduction française, chapitre IV.

Bordeaux-la Teste et Rouen-Havre 4 %. Ces obligations rapportaient de 4,5 à 6 % du capital réellement versé, tandis que, dans la même période, les rentes d'Etat 3 % avaient atteint les cours maxima de 86,40 et 86,65 et ne rapportaient que 3,46 et 3,47 d'intérêts [1].

Depuis 1852, l'émission des obligations 4 % et 5 % devint de plus en plus difficile, malgré l'élévation des taux de l'intérêt : les obligations Rouen 4 % (valeur nominale : 1.250 francs) tombèrent en 1856 à 800 francs ; les obligations 4 % Strasbourg-Bâle (valeur nominale de 1.250 francs) furent cotées à 910 francs ; les obligations Lyon-Méditerranée (valeur nominale : 625 francs) ne valurent plus que 470 francs.

C'est alors qu'on adopta la forme 3 % pour gagner de nouveau la faveur du public qui, déjà tenté par la modicité des prix d'émission, fut alléché bien davantage par la valeur relative de la prime de remboursement. On comptait que le rentier se contenterait éventuellement d'un revenu moindre, puisque, n'ayant déboursé que 300 francs environ pour acheter une obligation, il devait encaisser à peu près le double de son capital par le remboursement à 500 francs ; en 1854, la Compagnie du Nord négocia à 340 francs des obligations 3 %, ce qui représentait un intérêt de 4,40 %, alors que les obligations 4 % Paris-Versailles (1.250 francs) rapportant un intérêt de 5 à 5 1/2 % étaient cotées en Bourse au prix de 960 à 990 francs ; elles donnaient donc un intérêt de 1 % environ plus élevé que les obligations à 3 % [2]. A cette époque, une conversion des obligations 4 % et 5 % semblait d'autant moins possible que les nouvelles obligations 3 %, malgré leur prix relativement avantageux, ne se plaçaient qu'avec difficulté. C'est ainsi (nous l'avons déjà remarqué plus haut [3]) que la Banque de France dut intervenir, en 1860, en faveur des Compagnies de chemins de fer et ouvrir une souscription publique qui fut close le 30 juin.

De 1852 à 1870, on abandonna les types 4 % et 5 %, et la forme 3 % devint de plus en plus en faveur, de telle sorte que le mouvement de hausse des cours s'accentua constamment. Le succès des obligations à 3 %, par

1. Nous donnons ici les variations les plus importantes des cours de la rente 3 %. Créée en 1825, elle oscilla jusqu'en 1830, entre 59 fr. 80 et 86 fr. 10. Après, elle tomba à 46 francs, en 1831 ; elle remonta à 86 fr. 35, en 1840. Sous la République de 1848, les cours varièrent de 32 fr. 50 à 75 fr. 20. Pendant le second Empire, la rente 3 % atteignit son cours le plus haut, 86 francs en 1852, et son cours le plus bas, 60 fr. 50, en 1859. Les divers emprunts 3 % du Gouvernement de la IIIe République, entre 1881 et 1891, furent placés à des cours variables de 3,24 à 3,90 % ; la rente 3 %, après avoir baissé, en 1871, jusqu'à 50 fr. 35, a toujours monté, sauf toutefois une légère dépression en 1883 (17 décembre, 74 fr. 15) ; le 7 septembre 1892, elle atteignit le pair.

Note du Traducteur. — Le cours le plus haut, constaté depuis lors, a été celui de 105,25 (10 août 1897). Le 27 juillet 1899, le 3 %, pour la première fois depuis longtemps, est descendu au-dessous du pair : il est tombé à 99,53 ; dès le lendemain il était revenu à environ 100 francs. Mais le cours le plus bas a été atteint le 27 décembre 1899 : la rente 3 % a été cotée, au comptant et à terme, au cours de 98,75.

2. Le même fait, qui s'était produit jadis, lors de la première émission à 3 %, vient de se renouveler pour la première tentative du placement des titres rapportant 2 1/2 % d'intérêt. Le public l'a accepté (comme nous l'avons vu, pages 663 et suivantes) à un prix relativement plus cher que les rentes sur l'Etat ; l'intérêt est un peu moindre, non pas que le crédit des Compagnies soit supérieur à celui de l'Etat, mais parce que le rentier espère profiter de la différence entre le cours d'émission et le prix de remboursement et, en outre, parce que la modicité du taux empêche toute conversion prochaine.

3. Voir chapitre VI, page 85.

suite de la prime de remboursement, confirme l'opinion *a priori* que cette forme d'obligations était la bonne; l'intérêt n'est nullement plus élevé que celui des obligations 5 $^0/_0$ et 4 $^0/_0$ [1].

En outre, si les Compagnies avaient continué les émissions de cette nature de titres, la conversion de ces obligations n'aurait été possible, pour des motifs économiques, que dans des conditions particulières : c'est ainsi que la rente française n'a pu elle-même être convertie qu'avec les plus grandes difficultés. La rente 5 $^0/_0$, émise en 1825, fut transformée en 4 $^1/_2$ $^0/_0$, vingt-sept années après, en 1852; dix ans plus tard seulement, on réduisit l'intérêt à 4 $^0/_0$. Après la guerre de 1870-1871, l'Etat dut de nouveau emprunter à 5 $^0/_0$; onze ans plus tard eut lieu la conversion de 1883, et ce ne fut qu'en 1887 qu'il fut possible de convertir en 3 $^0/_0$ les reliquats des anciennes rentes 4 $^0/_0$ et 4 $^1/_2$ $^0/_0$. Bien plus, l'Etat avait dû, en 1883, prendre l'engagement de ne faire subir au 5 $^0/_0$, ramené à 4 $^1/_2$ $^0/_0$, aucune réduction nouvelle avant un délai de dix ans.

Quelque importants et désirables que soient les résultats d'une conversion, il est presque impossible ou, du moins, fort aléatoire de préjuger l'époque où l'on peut l'entreprendre. Il est, en effet, très facile de parler de l'avantage des conversions quand elles ont réussi ; mais c'est beaucoup plus difficile de les mener à bien; car, si elles échouent, le crédit public est gravement atteint. Voici, du reste, l'opinion de M. Sadi Carnot sur les conversions : « Les conversions de rentes sont mal comprises du public « français, et il faut éviter de les multiplier. Les porteurs considèrent tou- « jours, à tort sans doute, qu'on les dépouille d'une partie de leur avoir, « quand on réduit une portion de leurs rentes. Ils redoutent les conversions ; « aussi un type menacé de conversion prochaine est-il toujours frappé de « discrédit [2]. »

C'est le type 3 $^0/_0$ qui a, pendant quarante années, préservé les porteurs d'une réduction de leur capital. C'est ce type qui a permis aux Compagnies d'avoir leur crédit actuel et qui leur a donné les ressources pour l'exécution des travaux. Il faut donc reconnaître que les Compagnies ont remarquablement combiné leur organisation financière, car elles réalisent leurs emprunts au taux ordinaire du marché, elles ont même souvent emprunté à meilleur compte que l'Etat, et l'intérêt qu'elles servent aujourd'hui est sensiblement égal à celui de l'Etat ; il est peut-être même inférieur, si l'on tient compte des impôts.

Si, dès le début des chemins de fer, il avait été possible à l'Etat de prévoir le développement colossal des réseaux, s'il avait alors voulu construire et administrer lui-même toutes les lignes que la France possède aujourd'hui, il lui aurait fallu, en supposant que la dépense de construction par l'Etat ne fût pas plus coûteuse, emprunter 18 milliards $^1/_2$ qui auraient augmenté sa dette actuelle de 33 milliards. Ainsi sa dette, déduction faite de quelques amortissements, atteindrait actuellement le chiffre rond de

1. L'intérêt moyen actuel du capital réalisé pour ces obligations, tel qu'il résulte du calcul de la page 653, ne peut pas se comparer avec l'intérêt du capital réalisé par les obligations 3 $^0/_0$, car (nous l'avons déjà remarqué) on n'a plus aujourd'hui le capital primitivement réalisé, mais un capital qui est en partie le résultat de conversions.

2. Voir séance de la Chambre du 8 avril 1886 (*Officiel*, page 706).

51 milliards. Quant à l'amortissement, il est fort douteux que le Trésor ait été en situation d'amortir, dans le même temps, une dette proportionnellement beaucoup plus considérable ; il n'est même pas probable qu'il ait pu rembourser autant que les Compagnies. Par contre, pour couvrir le déficit des lignes, en attendant que le produit net puisse compenser les intérêts du capital d'établissement, l'Etat aurait dû soit créer de nouveaux impôts, soit augmenter sa dette, ce qui aurait eu pour effet de grever un peu plus les contribuables. Les Compagnies, au contraire, paient aujourd'hui, non seulement l'intérêt de leurs emprunts et rémunèrent même une portion du capital-actions, mais elles amortissent chaque année une part, sans cesse plus grande, de leur capital [1].

Quant aux insuffisances que couvre éventuellement la garantie, l'Etat a le droit de saisir le matériel roulant qui, à l'expiration des concessions, servira à compenser, jusqu'à due concurrence, la dette de garantie encore à rembourser à cette époque [2].

1. D'après M. Edmond Théry (*Histoire des Grandes Compagnies de chemins de fer français*, 1894, p. 216), en supposant que les Compagnies n'auront plus à émettre de nouvelles obligations, voici la progression mathématique que suivront les amortissements :

1895	104.589.800	1925	262.984.200
1900	121.525.200	1930	305.803.200
1905	141.181.000	1935	355.645.900
1910	167.205.200	1940	413.685.000
1915	194.598.900	1945	481.236.000
1920	226.214.000	1950	560.222.000

Cette évaluation n'a aucune signification, d'abord parce que l'hypothèse n'est pas juste ; les Compagnies, en effet, sont obligées, d'après les conventions de 1883, même après 1895, de faire des emprunts importants, aussi bien pour leur propre compte que pour le compte de l'Etat ; de plus, cette évaluation ne tient pas compte de la hausse constante des cours et de la conversion probable des obligations, en ce qui concerne les titres dont la convertibilité est légalement possible. De plus, l'amortissement des obligations émises pour le compte de l'Etat n'est nullement à la charge des Compagnies.

2. **Note du Traducteur.** — Au 31 décembre 1898, la situation et la valeur de ce matériel roulant se décomposaient de la façon suivante :

COMPAGNIES	VALEUR DU MATÉRIEL ROULANT, DU MOBILIER, ETC.	SITUATION DU MATÉRIEL ROULANT			
		Locomotives	Wagons à voyageurs	Fourgons de grande vitesse	Wagons à marchandises
Nord	370.760.000	1.782	4.201	2.245	56.566
Est	298.234.000	1.345	3.489	1.450	30.098
Ouest	289.531.000	1.505	4.504	2.556	24.379
Orléans	253.268.000	1.369	3.733	1.691	27.136
Paris-Lyon-Méditerranée	616.133.000	2.617	6.023	2.976	83.770
Midi	173.719.000	836	2.307	1.521	22.075
TOTAL	2.001.645.000	9.454	24.257	12.439	244.024

En tout cas, puisqu'on impose aux Compagnies la tâche difficile d'amortir leur capital, la réglementation des tarifs doit être organisée en conséquence. Il en résulte que les produits nets des chemins de fer français ne peuvent pas être comparés purement et simplement avec les réseaux d'Etat des autres pays, qui n'emploient pas, tant s'en faut, des sommes aussi considérables au remboursement de leur capital ; car, pour eux, la période d'amortissement est bien plus longue. En France, la même différence apparaît, quand on compare le réseau de l'Etat avec les grandes Compagnies. Les 600 ou 900 millions de francs [1] que ce réseau a coûtés sont inscrits à la Dette publique et, comme les autres dettes de l'Etat, ne sont amortis que fictivement ; en réalité, on ne les rembourse pas. C'est pour cela que le jeu automatique de l'amortissement des Compagnies de chemins de fer, qui doit être terminé avant l'expiration des concessions, présente pour le Trésor une importance particulière.

Au lieu d'avoir, en construisant lui-même, augmenté sa dette de plus de la moitié de son montant actuel, l'Etat, avec la marche paisible de la progression des recettes, deviendra propriétaire, vers le milieu du siècle prochain, d'un réseau de plus de 38.500 kilomètres de chemins de fer, qui représentent aujourd'hui, en chiffre rond, une dépense de 13 milliards, et une valeur nominale de 18.500.000.000, soit un peu plus de deux cinquièmes de la dette actuelle. Jusqu'à la moitié du siècle prochain, le montant global de la dette publique aura augmenté sans aucun doute ; mais les chemins de fer auront augmenté également de valeur, par suite de l'accroissement du trafic. Alors l'Etat, pour se couvrir des avances de garantie, saisira, sans avoir rien à payer, le matériel roulant des Compagnies ou, si la dette de garantie a déjà été remboursée, il rachètera, à dire d'experts, ce matériel roulant. Dans les deux cas (et la deuxième hypothèse est la plus vraisemblable [2]), le Trésor pourra, en regard de son passif, aligner un supplément d'actif dont la valeur sera d'autant plus appréciable qu'il constituera un placement productif.

Bien que l'année 1893 ait donné des résultats fort mauvais, les six grandes Compagnies de chemins de fer (y compris la Ceinture de Paris et la ligne du Rhône au Mont-Cenis) ont produit :

	Francs.
Une recette brute totale de....................	1.146.285.614
Ce qui représente, en déduisant les dépenses...	644.158.415
Un revenu net de.................	502.127.199 (3)

Cette somme, majorée de 100.126.000 francs, que l'Etat a dû fournir au titre de la garantie d'intérêts, a été affectée à payer les intérêts, les dividendes et l'amortissement du capital. Si, en 1893, l'Etat eût eu la propriété des chemins de fer (propriété nette de toutes charges), le budget aurait pu être allégé de 600 millions de francs, c'est-à-dire d'une somme supérieure de 100 millions à ce que rapportent aujourd'hui tous les impôts directs et

1. Voir chapitre XVII, page 505.
2. Voir le compte exposé à la troisième partie du chapitre XVIII.
3. Les résultats des exercices suivants sont beaucoup plus avantageux ; mais nous

taxes assimilées. De plus, il est vraisemblable que, jusqu'à l'expiration des concessions, les recettes brutes et les recettes nettes correspondantes s'élèveront encore dans une proportion notable.

La seule hypothèse à faire, c'est que l'on n'imposera plus aux Compagnies la charge de construire d'autres lignes que celles actuellement prévues, et alors le but fixé, très réalisable, comme nous le montrerons, sera effectivement atteint : lors de l'expiration des concessions, la totalité des actions et obligations[1] sera amortie, et l'Etat, devenu propriétaire des lignes, dont la dépense aura été remboursée, verra tout d'un coup ses revenus nets s'augmenter de plus de 1.200.000.000 francs.

Il est inutile de vouloir préjuger ce que l'État fera dans soixante ans avec cette augmentation de revenus nets. Mais il est certain que, de toutes parts, on demandera alors de diminuer ces ressources par une réduction de tarifs, par exemple ; il est également certain que l'Etat pourra renoncer à une partie de la taxe de péage, puisque la totalité des frais d'établissement aura été à ce moment amortie. L'Etat, toutefois, voudra maintenir les taxes à un chiffre assez élevé pour que l'exploitation continue à produire un revenu net, car le Trésor doit, avant tout, s'occuper de la masse des contribuables. Quel que soit la masse de ceux qui usent des chemins de fer d'une manière ou d'une autre et qui réclament par conséquent des tarifs aussi peu élevés que possible, la masse des contribuables est encore plus considérable, et, ce qui est important pour ceux-ci, c'est d'éviter une augmentation d'impôts et d'accroître le plus possible le revenu net du domaine des chemins de fer. Le produit net que tirera l'Etat, lors de la reprise des lignes, ne sera pas du tout ce que l'Administration des chemins de fer de l'Etat prussien appelle le *bénéfice d'entrepreneur :* ce bénéfice (frais d'exploitation déduits) doit encore payer les intérêts de la dette des chemins de fer. En France, au contraire, il n'y aura plus d'intérêt de capital à servir, et ainsi le bénéfice, après prélèvement des frais d'exploitation, constituera un revenu net qui sera comme un *fonds de réserve.*

En Prusse, pour avoir un *bénéfice industriel*, l'Etat doit organiser l'exploitation et la tarification, comme le ferait un entrepreneur privé. Par contre, en France, on pourra demander aux chemins de fer un résultat financier fort inférieur à ceux que voudrait obtenir un simple constructeur qui aurait

choisissons l'année 1893, à cause de ses résultats médiocres, afin qu'on ne puisse pas nous reprocher d'avoir été volontairement optimiste.

EXERCICES	RECETTES BRUTES	DÉPENSES	RECETTES NETTES
1894	1.184.099.297	650.395.018	533.704.279
1895	2.212.227.905	645.811.828	566.416.077
1896	1.243.582.035	647.586.822	595.995.213
1897	1.282.604.440	657.288.118	625.316.322
1898	1.319.855.998	668.039.212	651.816.786

Ces chiffres sont extraits du tableau IX du deuxième volume des *Documents statistiques des Travaux publics.*

1. Sauf les quelques obligations dont la période d'amortissement doit se prolonger au-delà de celle des concessions.

aurait à servir l'intérêt de capitaux engagés et, de plus, à réaliser un bénéfice d'entreprise.

Le Trésor français voudra d'autant moins renoncer à encaisser un revenu net que ce revenu net profitera au contribuable et sera comme l'équivalent des sacrifices antérieurs consentis pour le paiement des annuités ou des avances de garantie.

Qu'importe ce que feront le Ministre des Finances et le Ministre des Travaux publics, en France, dans le milieu du siècle prochain, après la reprise des lignes! Dans les circonstances actuelles, le Gouvernement Français doit néanmoins penser à traiter avec le plus de ménagements possible la réserve latente constituée par les chemins de fer.

La dette énorme de la France, dont le chiffre augmente chaque année, grève lourdement l'avenir, surtout si l'on considère que la rente perpétuelle est le type préféré d'emprunt et que le sixième seulement de la dette publique est remboursable. Si donc le Gouvernement surveille l'amortissement régulier et automatique de la dette des Compagnies de chemins de fer, il amortit ainsi indirectement une partie des siennes.

Ce côté financier constitue le principal argument des adversaires du rachat prématuré des voies ferrées, lorsqu'on leur oppose que l'Etat, après le rachat, pourrait amortir tout aussi bien que les grandes Compagnies : il leur suffit en effet de répondre que le Ministre des Finances, quelque énergique qu'il fût, serait amené à abandonner une partie de l'amortissement, lorsqu'il s'agirait de combler un déficit budgétaire, et que même s'il voulait, pour sa part, satisfaire à ces engagements, le Parlement le forcerait, au moment d'un déficit, à diminuer le crédit destiné à l'amortissement plutôt qu'à créer des ressources nouvelles [1].

1. Les chemins de fer prussiens donnent, à ce propos, un exemple très intéressant. Lorsqu'en 1879 on inaugura en grande pompe le système de l'acquisition par l'Etat des lignes prussiennes (Voir *Drucksachen des abgeornetenhauses*, session 1879-1880, n° 5), on proclama sur tous les tons que « l'augmentation des bénéfices n'était nullement le but de la « politique de l'Etat », et que ce qu'on voulait « ce n'était pas réaliser des recettes pro- « duisant des bénéfices, c'était uniquement développer la prospérité économique du pays » (Rapport du Ministre des chemins de fer en date du 8 mai). On ajoutait qu'on ne « faisait pas de la politique de chemins de fer à un point de vue étroit et qu'on ne voulait pas faire du réseau ferré une vache à lait pour le Trésor seul » (Discours du même Ministre, en date du 10 juillet 1886). — C'est alors que la majorité de la Chambre demanda une loi garantissant l'emploi des bénéfices des chemins de fer. Les conditions principales de cette loi furent établies par la Commission compétente, avec l'assentiment du Gouvernement; en voici les traits essentiels : le produit net des chemins de fer de l'Etat devait, tout d'abord, servir à faire face au paiement des intérêts de la dette des chemins de fer; le surplus serait affecté à couvrir le déficit éventuel du budget jusqu'à concurrence de 2.200.000 marks, et l'excédent, s'il y en avait un, servirait à constituer un fonds de réserve représentant 1 $^0/_0$ de la dette existante des chemins de fer. Après constitution de ce fonds de réserve, on ferait, chaque année, un amortissement d'au moins $^1/_2$ $^0/_0$ de la dette ; on s'interdirait un amortissement de plus de $^1/_2$ $^0/_0$, dans le cas où le budget fixerait un autre emploi des fonds, car il fallait tout d'abord se préoccuper de faire face aux dépenses extraordinaires pour constructions neuves, extension de lignes et acquisition du matériel roulant. L'année suivante, lorsque le Gouvernement déposa un projet de loi codifiant ces propositions, la majorité parlementaire avait changé; elle eut des hésitations *constitutionnelles* pour abandonner au Gouvernement un fonds de réserve de 50 à 60 millions de marks, et en tenant compte des nécessités éventuelle du Trésor, qui pouvait avoir besoin de contracter de nouveaux emprunts, elle repoussa également le principe d'un amortissement régulier et automatique. Il ne serait pas rationnel,

Du reste, le rachat, dans les circonstances présentes, ne serait possible qu'au prix de grands sacrifices, et, de plus, les conventions de 1883 en ont nettement précisé les conditions de détail. Le rachat pour toutes les lignes exploitées depuis plus de quinze années serait calculé d'après le revenu net des sept dernières années avant le rachat (déduction faite des deux plus mauvaises), et on servirait à la Compagnie une annuité ferme jusqu'à l'expiration des concessions. Pour les lignes exploitées depuis moins de quinze ans, c'est-à-dire pour celles qui sont naturellement les moins bonnes, les Compagnies seraient autorisées à réclamer le capital entier de construction.

Pour les Compagnies de l'Est, de l'Ouest, d'Orléans et du Midi, d'après

disait-on, d'amortir d'un côté des dettes, alors que, de l'autre, il faudrait en contracter de nouvelles. On ne s'était pas rendu compte que l'amortissement régulier d'une dette est un excellent moyen d'accroître le crédit du débiteur et lui donner, à un moment donné, la possibilité de contracter de nouveaux emprunts. Par ailleurs, ne pas amortir le capital industriel en faisant des placements nouveaux n'est pas du tout la même chose que de ne pas amortir la dette publique pour éviter de nouveaux emprunts. Souvent même, il peut être aussi plus avantageux pour l'Etat d'amortir d'anciennes dettes et de combler, par un nouvel emprunt, les trous budgétaires: c'est une sorte de conversion avec les inconvénients en moins. Dans ce dernier cas, le chiffre des intérêts à payer a varié; mais le chiffre global de la dette est resté réellement le même. Si l'on suppose, au contraire, l'amortissement du capital placé dans une entreprise industrielle, on grève l'avenir d'intérêts plus élevés et d'un amortissement plus long ou plus étendu : c'est un fardeau pour l'entreprise elle-même ; le partage des charges présentes et futures est remis à plus tard, et c'est le présent qui est allégé.

Le Gouvernement n'avait aucune raison de s'opposer à la nouvelle opinion de la majorité : il était ainsi certain d'avoir une plus grande liberté pour l'emploi des ressources existantes. La loi du 27 mars 1882 ne parla pas de la constitution d'un fonds de réserve ; elle stipula l'obligation de verser au Trésor une somme de 2.200.000 marks pour couvrir les déficits éventuels ; de plus, l'amortissement fixé à $^3/_4$ $^0/_0$ (sans compter l'intérêt du capital) ne sera obligatoire que pour les dettes amortissables de chemins de fer déjà contractées ou à contracter. En réalité, ce prélèvement fut assez minime, et l'amortissement effectif de la dette des chemins de fer ne s'est élevé (d'après un tableau annexé au budget pour 1894-1895) qu'à 44.592.914 marks, pour la période de onze ans (1882-1883 à 1892-1893). L'amortissement régulier de la dette des chemins de fer n'était donc pas prévu. D'après le même tableau, pendant cette même période de 11 années, l'excédent des chemins de fer (intérêt de la dette déduit) s'est élevé au total de 958.000.000 marks ; l'amortissement prévu a atteint 44.600.000 marks; l'amortissement extraordinaire des dettes de l'Etat, ou l'imputation au compte des emprunts, s'est élevé à 422.000.000; ce qui fait ressortir l'amortissement total à 466.600.000 marks. Si l'amortissement de la dette des chemins de fer, calculé à $^3/_4$ $^0/_0$, avait eu lieu régulièrement, l'amortissement effectif aurait été de 378.000.000 marks, au lieu de ces 466.600 000. Enfin une somme totale de 491.400.000 marks a servi à payer d'autres dépenses budgétaires. Ce qui importe, c'est de voir l'emploi des 422.000.000 marks affectés à l'amortissement des dettes de l'Etat. Tout d'abord, il faut remarquer qu'on n'a pas porté en compte les frais d'administration et que ces dépenses auraient dû être prélevées sur les excédents des chemins de fer immédiatement après le service des intérêts et de l'amortissement. En réalité, cette dépense de 422.000.000 marks a servi à payer des constructions de gares, la pose de doubles voies, des améliorations des moyens de transport. Mais ce qui caractérise le système, c'est l'emploi prétendu des excédents destinés à l'amortissement; c'est l'imputation en compte, telle qu'elle figure dans les tableaux annexes du budget. Si un excédent des chemins de fer figure, pour n'importe quelle raison, dans le compte des emprunts, c'est-à-dire si un emprunt peut être évité grâce aux ressources provenant des excédents d'exploitation des lignes, la dette des chemins de fer en est-elle en quelque chose amortie? ou bien l'Administration des chemins de fer est-elle dispensée de servir les intérêts correspondants? Ce serait le cas, si les dettes de l'Administration et celles des chemins de fer constituaient deux services distincts, de sorte que la dette publique devrait verser à la dette des chemins de fer les intérêts correspondant aux sommes portées à son compte. Mais, tant que les dettes d'Etat et les dettes des chemins de fer seront confondues en un seul et même compte ; tant que les excédents des chemins de fer,

les conventions de 1883, les dividendes garantis seraient un des éléments de calcul. Ainsi, dans l'hypothèse du rachat, les actionnaires ne peuvent que gagner. Si, par exemple, l'Etat devait payer 56 francs de rente aux actionnaires de la Compagnie d'Orléans, — 3 francs de rente d'après le cours moyen de la rente en 1895 (101 fr. 67), — cela donnerait un capital de 1.900 francs en chiffre rond, alors que le cours moyen des actions a été de 1.573 dans cette même année; chaque actionnaire, en cas de rachat, réaliserait ainsi un bénéfice de 300 à 400 francs par action.

Un pareil rachat majorerait environ de moitié le montant nominal de la dette publique en France et, en même temps, exposerait l'Etat propriétaire

après paiement des intérêts et de l'amortissement obligatoire, seront versés dans la même caisse que les autres revenus de l'Etat; tant qu'on pourra éviter de nouveaux emprunts de l'Etat à l'aide de ces excédents d'exploitation, on n'amortira absolument rien, et le compte de la dette des chemins de fer restera une pure fiction, un groupement de chiffres dépourvu de toute signification. D'accord avec nous, M. Ulrich, dans son livre *Staffeltarif und Wasserstrassen* (Berlin, 1894), où il donne (p. 108) un abrégé de l'annexe budgétaire, indique (p. 111) également que la somme réellement affectée à l'amortissement de la dette des chemins de fer dépasse légèrement 40 millions de marks. Dans son livre *Die Verwendung des preussischen Eisenbahnüberchüsse* (*Preussischen Jahrbücher*, t. LXXIX, 1895, p. 503), Hammacher ne considère pas les lignes de l'Etat comme un organe indépendant de l'Administration de l'Etat. Il demande principalement la constitution d'un fonds de réserve de 1 % de la dette actuelle, soit 56 millions, et insiste pour que l'excédent soit affecté à l'amortissement réel des capitaux empruntés, pour les chemins de fer. Cette mesure ne nous semble pouvoir être admise qu'à titre transitoire; ce qu'il faut, c'est rendre complètement distinctes la gestion des chemins de fer et l'Administration des finances.

Note du Traducteur. — Dans une étude publiée dans les *Finanz Archiv* de 1897, sur l'amortissement de la Dette publique en Prusse et sur la loi du 8 mars 1897 relative à l'amortissement, M. de Kaufmann a donné des renseignements fort intéressants concernant les restrictions apportées à la loi de garantie des chemins de fer.

Les *Annalen des Deutschen Reichs* (1898, cahier IV, p. 311 et suiv.) ont donné de cette étude le résumé suivant:

Quand on déduit du capital de premier établissement des chemins de fer les dépenses faites pour leur construction, au moyen des ressources propres de l'Etat, cela prouve simplement que cette portion du capital d'établissement ne constitue ni une dette d'Etat, ni une dette de chemins de fer. La loi de garantie de 1882 a eu le tort — on peut le regretter — de ne pas stipuler que les excédents portés au compte des emprunts pour chemins de fer devaient seuls venir en déduction du capital total de construction, et qu'il n'en pouvait être de même pour les sommes portées au compte des autres emprunts.

M. de Kaufmann a calculé, d'après les divers rapports de l'Administration de la Dette, que, sur un total de 522 millions de marks, représentant le total des bénéfices des chemins de fer, portés au compte des emprunts pendant la période 1882-1883 à 1895-1896, 197 millions de marks, en chiffres ronds, ont servi à payer des dépenses étrangères aux chemins de fer. On les a, il est vrai, portés en diminution du compte de premier établissement; mais cela n'a eu nullement pour effet d'amortir une partie de la dette des chemins de fer ni d'augmenter le domaine libre de l'Etat. Au surplus, le fait de diminuer de 197 millions de marks la dette des chemins de fer n'aurait de signification réelle que si les chemins de fer et l'Etat étaient deux personnes distinctes. Par suite, le seul avantage (hypothétique du reste) de la réduction opérée consiste à démontrer que l'actif des chemins de fer se serait augmenté de 197 millions de marks, si on les avait employés à des travaux pour nouvelles voies ferrées, au lieu de les affecter aux besoins généraux de l'Etat.

C'est le même avantage purement théorique que présente également l'emploi des excédents de chemins de fer versés au Trésor pour subvenir aux besoins généraux de l'Etat. C'est ainsi qu'a été affectée une somme totale de 906 à 947 millions de marks pendant la période 1882-1883 à 1895-1896.

La loi de garantie de 1882 ne permet pas, il est vrai, d'affecter ces excédents à diminuer, jusqu'à due concurrence, la dette des chemins de fer; elle laisse, tout au contraire, le Parlement libre d'autoriser l'imputation qui lui paraît la meilleure; il a donc pu régulière-

de chemins de fer et seul maître en matière de tarifs à des incidents dangereux ; car, avec les idées révolutionnaires qui sont proclamées souvent à la tribune du Parlement, on voudrait que les tarifs soient réglementés d'après l'avis de la majorité ; la tarification serait donc soumise à toutes les variations possibles.

Quant à soutenir que l'État n'a pas, en France, une action suffisante sur les chemins de fer, ce n'est pas un argument en faveur du rachat. Le pouvoir actuel de l'Administration vis-à-vis des chemins de fer repose, à part la souveraineté de l'Etat en elle-même, sur une double relation avec les Compagnies : d'une part, l'Etat est resté propriétaire de la voie ; les Compagnies

ment sanctionner l'affectation des excédents aux besoins généraux du budget. Mais ces affectations devaient être interdites, car on ne peut les justifier ni au point de vue comptable, ni au point de vue économique. On ne pourrait pas davantage prétendre que les emprunts faits par un industriel à sa caisse, pour subvenir à son entretien personnel, représentent les disponibilités de ses placements et indiquent un accroissement de sa fortune.

Conformément à la loi de 1882, qui en donnait l'autorisation, on a pu porter les excédents de chemins de fer en déduction du capital de premier établissement ; on l'a même fait avec exagération, puisque l'intégralité des bénéfices a été ainsi portée en déduction de la dette, sans se préoccuper de la dépense réellement effective ; mais il est permis de penser que c'est un procédé aussi simple que commode pour faire apparaître des totaux énormes dans le compte des réductions des dettes et pour laisser croire à un amortissement considérable de la dette des chemins de fer. La situation actuelle du capital de cette dette, telle qu'elle ressort *avec ses diminutions* dans les tableaux annexes du budget des chemins de fer n'est, par conséquent, qu'un trompe-l'œil, et a, par sa désignation spéciale, l'inconvénient de laisser croire qu'elle donne la situation exacte ; en réalité, on a la solde du compte-courant qui, conformément aux dispositions de la loi de garantie, a été établi entre l'Etat comme propriétaire et l'Etat comme directeur de l'exploitation du réseau ferré.

En face de ce tableau inexact de la dette en capital des chemins de fer prussiens, il est très important d'établir, aussi exactement que possible, le total des dépenses de premier établissement du réseau de l'Etat, le montant du concours financier du Trésor, le chiffre de la participation de l'Etat, antérieure ou postérieure à la loi de garantie, la part du capital, qui constitue une dette.

Au regard de cette dette, il faut chiffrer l'amortissement réellement effectué depuis 1880-1881, date fixée par la loi de garantie pour le point de départ du compte de premier établissement.

D'après M. de Kaufmann, le capital de l'établissement des chemins de fer de l'Est était compris, à la fin de l'exercice 1895-1896, entre 6.830 et 7.010 millions de marks. Les amortissements de l'Etat atteignent 584.800.000 marks, y compris 267 millions pris sur les excédents des chemins de fer depuis 1882-1883 et 104 millions provenant de fonds libres de lignes rachetées.

La dette, diminuée ainsi de 585.000.000 marks, n'atteignait donc plus que 6.245 ou 6.425 millions de marks.

Pendant la même période, l'amortissement réel ne fut que de 293 millions, soit 4,56 ou 4,67 °/₀ du capital. La dette effective était donc de 5.952 ou 6.133 millions, au lieu de 5.230 et 5.282 millions indiqués au tableau officiel de la Dette d'Etat.

Cette différence est sans importance pour la fixation du chiffre des intérêts de la dette ; car, de toute façon, le Trésor doit en payer la totalité, sans se préoccuper des comptes ouverts. Cette différence est aussi sans importance pour les chemins de fer, puisque leurs bénéfices d'exploitation sont intégralement versés dans la Caisse commune de l'Etat ; ils remboursent donc, en toute hypothèse, les intérêts de la dette.

En résumé, un amortissement total de moins de 5 °/₀ en seize années est insuffisant, surtout si l'on considère le capital de la dette, qui atteint plusieurs milliards, dont 90 °/₀ fournis par l'Etat : par suite, la nouvelle loi de 1897, qui proclamait la nécessité pressante de modifier la législation antérieure, n'est pas si réformatrice qu'elle l'annonçait, puisqu'elle permet de limiter à $^3/_5$ °/₀ du capital de la dette de l'Etat l'amortissement de cette dette, et qu'elle laisse la faculté de comprendre dans ces $^3/_5$ °/₀ le total des excédents de recettes, imputées au compte des emprunts autorisés.

en ont l'usage comme des fermiers, et elles doivent, en échange, maintenir en état les lignes anciennes et continuer à en construire de nouvelles : toutes ces lignes, bien entretenues par les Compagnies, doivent appartenir à l'Etat dans un demi-siècle ; d'autre part, le Trésor, par les avances de garantie, est devenu le créancier des Compagnies ; il est donc le créancier de ses fermiers. L'Etat, qui a toujours le droit de s'occuper de l'exploitation des réseaux, se gardera bien, dans son propre intérêt, de vouloir aller de l'avant. En outre, comme représentant de la généralité des citoyens, il exigera tout ce qui paraît utile à cette généralité, en veillant, bien entendu, à la situation économique.

L'Etat français, dans son propre intérêt, qui est celui aussi de la totalité des citoyens, ne doit donc pas abaisser les tarifs, car alors les recettes des Compagnies pourraient diminuer, et, dans ce cas, il devrait leur fournir des avances de garantie plus considérables, et ces avances seraient payées aux frais des contribuables ; réciproquement, il ne permettra pas non plus des relèvements des tarifs qui doivent rester au-dessous du minimum fixé par le cahier des charges.

Toute l'histoire de la formation des tarifs en France démontre qu'un tarif, une fois baissé, n'a peut-être jamais été relevé. Cette tradition a même des inconvénients dans certains cas ; car les Compagnies évitent quelquefois de faire des essais de réduction de taxes.

Admettons pour un instant que le Ministre des Travaux publics n'ait aucune influence sur les Compagnies ; des considérations techniques démontreront que l'expérience du rachat est impossible. Aujourd'hui même ce sont des ingénieurs de l'Etat qui sont à la tête des Compagnies ; aussi le personnel de direction ne changerait-il pas beaucoup, si l'Etat voulait devenir lui-même exploitant. On peut admettre, au contraire, que l'Etat, tel qu'il est actuellement, est bien plus impartial en cette matière que s'il était à la fois propriétaire et son propre contrôleur.

La véritable difficulté s'élèvera à l'expiration des concessions, quand il s'agira de décider par qui et comment les lignes devenues la propriété de l'Etat seront administrées.

Il y a cinquante ans, personne ne pouvait imaginer quelle serait la situation actuelle des chemins de fer ; aussi y a-t-il lieu de croire que l'avenir nous réserve d'autres moyens de locomotion. Peut-être, avant un demi-siècle, toutes les voies ferrées d'aujourd'hui seront-elles depuis longtemps abandonnées ; peut-être alors des lignes électriques fonctionneront-elles, qui, comme des lignes suspendues, toucheront le sol par quelques piliers seulement ; peut-être verra-t-on, comme à la naissance des locomotives, des moteurs parcourir les grandes routes sans avoir besoin de rails ; la navigation aérienne sera peut-être, elle aussi, entrée dans le domaine de la pratique, quelque invraisemblable que cela paraisse aujourd'hui ? En un mot, on peut imaginer les progrès les plus variés.

Néanmoins, en présence de semblables perspectives d'avenir, le Gouvernement, en France, montrerait une rare maladresse s'il voulait intervenir dans le développement paisible des chemins de fer actuels et entraver l'amortissement des capitaux. C'est ainsi que l'amortissement obligatoire et imposé aux Compagnies devient justement l'argument le plus puissant contre le

rachat des voies ferrées. L'État, propriétaire et exploitant lui-même, oublierait bien vite la nécessité d'amortir, et, heureux de profiter des recettes nettes versées par les chemins de fer, il ne se préoccuperait pas que ce domaine perde dans l'avenir un peu de sa valeur.

Le Gouvernement, en France comme ailleurs, doit absolument alléger autant que possible l'avenir financier du pays : il ne faut donc plus que l'on construise trop de lignes nouvelles improductives, ni que l'on fasse sur les anciennes des essais trop coûteux et si souvent infructueux, car on a calculé que chaque nouveau million de recettes brutes représente pour les Compagnies le double, quelquefois le triple des dépenses et que ces recettes nouvelles sont produites par des lignes qui, auparavant, ne donnaient presque pas de trafic.

L'amortissement croît sans cesse à mesure que la fin de la concession se rapproche ; aussi a-t-on souvent prétendu qu'il serait nécessaire d'émettre des obligations remboursables après l'expiration des concessions. Cette éventualité n'est pas nécessaire si, comme nous essaierons plus tard de le démontrer, l'on ne construit plus que les lignes actuellement classées, si le cahier des vœux pour l'établissement des nouvelles voies d'intérêt général est définitivement fermé. C'est un des devoirs du Gouvernement d'y tenir énergiquement la main, lui qui seul doit songer à l'avenir aussi bien qu'au présent. C'est pour cela que la politique en matière des chemins de fer suivie, jusqu'à ce jour, en France doit être continuée sans hésitation. L'amortissement forcé assure en effet à l'Etat, dans un avenir relativement prochain, un bénéfice absolument assuré ; ce remboursement de toutes les dettes des chemins de fer lui donne des ressources énormes et lui évitera de grandes pertes dans l'hypothèse d'un nouveau mode de locomotion qui viendrait se substituer au système actuel. D'autre part ce bénéfice éventuel à réaliser par l'Etat n'est pas le seul : en dehors des avantages indirects que procurent les chemins de fer, le Trésor retire un produit de 200.000.000 francs en chiffres ronds.

Il reste maintenant à étudier les bénéfices encaissés par l'État jusqu'à la fin des concessions et les avantages attribués aux actionnaires et obligataires. En d'autres termes, nous allons essayer de chiffrer l'accroissement de la fortune publique, les revenus encaissés par les porteurs d'obligations et les dividendes perçus par les actionnaires ; nous rechercherons également les bénéfices particuliers de l'Etat et du public, en dehors de ceux plus généraux qui résultent des facilités de communication[1].

Quelque difficulté que présente cette évaluation des bénéfices, nous allons néanmoins la calculer, car elle est absolument indispensable.

Tout d'abord, en dehors d'avantages immenses qu'on ne peut chiffrer, les chemins de fer, par leur bonne administration, accroissent la fortune publique de l'écart qui existe entre le capital réalisé par les Compagnies et les sommes qu'elles rembourseront effectivement aux porteurs de leurs titres.

1. Dans la *Zentralblatt der Bauverwaltung* (1894, n° 24), Launhardt évalue pour l'Allemagne (*le Profit économique des chemins de fer*), au chiffre annuel de 2 milliards de marks, chiffre approximatif qui, par analogie, pourrait s'appliquer également à la France.

D'après le tableau indiqué pages 616 et 617, le capital-actions et obligations, fin 1893, s'élevait aux chiffres ci-après :

	CAPITAL RÉALISÉ	CAPITAL A REMBOURSER	DIFFÉRENCE
Grandes Compagnies	12.825.036.618	18.974.225.000	6.149.188.382
Compagnies secondaires	202.620.039	234.570.000	31.949.961
Lignes d'intérêt local	191.175.183	241.159.350	49.984.167
Compagnies algériennes	499.588.323	750.898.000	251.309.677
TOTAL	13.718.420.163	20.200.852.350	6.482.432.187

La différence de 6.482.400.000 francs, ou bien 6.231.100.000 francs, en laissant de côté les lignes algériennes dont l'avenir est si incertain, représente la somme totale que les Compagnies, avant l'expiration des concessions, devront gagner par leur bonne administration, en plus des capitaux effectifs dont elles ont la disposition. Grâce à l'amortissement, cette somme de 6.482.400.000 sera versée peu à peu à la fortune publique, en même temps qu'on remboursera le capital effectif placé dans les entreprises de chemins de fer.

Les sommes à payer, chaque année, comme intérêts aux porteurs d'obligations ont progressivement été de plus en plus élevées, à mesure que le réseau se développait, et elles s'élèveront successivement pour les lignes d'intérêt général jusqu'à l'achèvement des lignes encore à construire. Le montant des intérêts des obligations atteignait les chiffres suivants :

	EN 1892	EN 1893
Grandes Compagnies[1]	473.358.325	477.519.377
Lignes secondaires d'intérêt général	4.727.864	5.101.766
Lignes d'intérêt local	4.355.090	4.249.823
Lignes d'Algérie	17.767.834	17.617.277
TOTAL	500.209.113	504.488.243

Ce chiffre global est sensiblement égal au total des impôts directs et taxes assimilées de France et d'Algérie, qui ont produit :

En 1891	470	millions
En 1892	505,8	—
En 1893	507	—

1. Tableau, pages 648 à 651.

D'après le recensement de 1891, il y avait, en France, 38.343.172 habitants; par suite, les 477.000.000 payés en 1893, comme intérêts, par les six grandes Compagnies, représentaient par tête d'habitant (déduction faite de l'impôt sur les valeurs mobilières) un revenu annuel de 12 fr. 45, ou, pour le bloc des obligations, un revenu de 13 fr. 15. Donc, par tête d'habitant, il y a une obligation au cours nominal de 412 francs ou de 435 francs. Cette somme de 13 fr. 15 est égale aux deux tiers de 22 fr. 08 [1] (charge moyenne et par tête des dépenses d'intérêt et d'amortissement de la dette publique). Les 412 francs ou 435 francs correspondent à un peu plus de la moitié de la part du capital de cette dette, qui ressort par tête à 800 francs en chiffre rond.

Ces chiffres démontrent la richesse de la population française et la facilité avec laquelle elle supporte la charge de l'énorme dette publique [2].

Si le service des intérêts des obligations impose, chaque année, une charge de plus en plus lourde, il n'en est pas de même de la rémunération des actions, qui doivent se contenter du dividende minimum. Par ailleurs l'amortissement diminue d'année en année le nombre des actions, et l'intérêt statutaire cesse d'être versé aux titres remboursés.

Les actions ont reçu, en intérêts et dividendes, somme brute (impôts non déduits) :

	EN 1892	EN 1893
Grandes Compagnies................	155.773.383	154.524.379
Lignes secondaires d'intérêt général..	3.340.060	3.107.565
Lignes d'intérêt local................	1.362.404	1.458.516
Lignes d'Algérie......................	3.988.637	3.963.487
TOTAL..........	164.464.484	163.053.947

Malgré l'extension du trafic et l'augmentation des recettes brutes, le produit net ne s'est pas élevé. Pour le démontrer, il sera nécessaire de faire une comparaison portant sur une plus longue période ; aussi donnerons-nous les résultats de 1865 à 1890, en y portant aussi ceux de 1892 à 1898 [3].

La période de 1865 à 1890 est particulièrement significative. C'est en 1865 que les conventions de 1859 commencent à fonctionner. L'année 1890 subit la répercussion des conventions de 1883. En 1891, la grande

1. Voir l'ouvrage de M. de Kaufmann, *Die offentlichen Ausgaben*, 3e édition; Iéna, 1893, page 63.

2. On peut en tirer une conclusion : Le revenu que l'Etat prussien tire de l'exploitation de ses chemins de fer est provisoirement supérieur à la charge annuelle que la Prusse doit payer pour sa propre dette d'Etat, augmentée de sa participation à la dette de l'Empire à concurrence des trois cinquièmes. La dette publique n'impose donc aucune charge à l'Etat prussien. Celui-ci se trouve dans la situation d'un particulier qui a acheté une maison fortement endettée et qui profite de l'excédent que lui rapportent les loyers de cette maison, après avoir assuré le service des intérêts de son hypothèque et du capital d'acquisition. Mais, si l'on veut calculer l'ensemble de la fortune, en Prusse, il faut ajouter au total de toutes les fortunes individuelles le montant de la fortune publique et la richesse particulière de l'Etat. Dans cette dernière catégorie figurent les chemins de fer qui, peu à peu, ont été nationalisés. Chaque Administration privée prussienne a ainsi abandonné une part de la fortune publique, et nous avons vu plus haut qu'en France le revenu attribué par tête d'habitant aide à supporter la charge des impôts, bien plus élevée qu'en Prusse.

3. Voir M. A. Neymarck, *les Chemins de fer et l'impôt*, *la légende des gros dividendes;* Paris, 1891.

réforme des tarifs se prépare ; les années 1881 et 1883, qui se trouvent au milieu de la période choisie, marquent en quelque sorte le point final de l'effet intégral des conventions de 1858 et aussi l'époque la plus brillante des progrès des chemins de fer. Pour obtenir une échelle permettant de comparer les bénéfices industriels, nous ne partirons pas du chiffre des sommes payées aux actions comme dividendes et intérêts ; mais nous ferons une distinction entre la somme payée aux actionnaires et le prélèvement par l'Etat sous forme d'impôts, prélèvement qui vient diminuer le bénéfice de l'actionnaire[1].

Nous rapprocherons d'abord, dans les tableaux des pages 690 à 693, les éléments intéressants obtenus d'après la *Statistique officielle*. On y trouve représentés : colonnes 3, 8 à 11, le développement des réseaux et du trafic ; colonnes 4 à 7 et 12 à 15, les revenus bruts, nets et moyens ; les colonnes 16 à 18 montrent combien les Compagnies ont payé aux actionnaires comme dividende brut et comme dividende net (impôts déduits).

Nous ne tenons pas compte des lignes de Ceinture, pour pouvoir étudier exactement le développement des réseaux et l'accroissement du trafic de chacune des Compagnies.

Une comparaison entre les colonnes 3 et 4 indique immédiatement que les recettes brutes n'ont pas augmenté proportionnellement aux longueurs des réseaux. Le nombre des voyageurs transportés et celui des tonnes expédiées (colonnes 8 et 9) ont augmenté, il est vrai, sur tout le réseau depuis 1865 ; il n'y a d'exception que pour le réseau Paris-Lyon-Méditerranée en 1883 et pour le réseau du Midi en 1890[2].

Mais cet accroissement de trafic porte principalement sur la période antérieure au 1er janvier 1883. Depuis cette date, au contraire, le développement du trafic des marchandises ne varie pas proportionnellement à l'augmentation du réseau.

Bien plus, le parcours moyen d'un voyageur ou d'une tonne de marchandises s'est abaissé presque continuellement : cela provient du fait que, par l'ouverture successive des lignes secondaires, les transports à courte distance sont de plus en plus fréquents et que la construction des lignes nouvelles entraîne forcément des raccourcis dans les distances.

Il en résulte également une baisse des recettes moyennes par voyageur et par tonne, ainsi que des recettes kilométriques voyageurs et marchandises, car l'accroissement des réseaux crée des voies plus courtes, et les tarifs sont toujours calculés d'après le parcours le plus réduit.

Enfin les abaissements de tarifs et les facilités offertes au public sous forme de billets aller et retour, billets de voyages circulaires, billets de saison, billets de bain de mer, ont arrêté l'augmentation des recettes brutes[3].

La baisse de la recette brute kilométrique en est la conséquence.

1. Voir pages 648 à 651.

2. Le réseau Paris-Lyon-Méditerranée a une si grande étendue, et son trafic est si considérable, que la crise industrielle de 1883 a réduit immédiatement le chiffre absolu de ses recettes ; le trafic du réseau du Midi a été gravement atteint par le phylloxera. Son amélioration date de 1894 (Voir le *Rapport aux actionnaires* de cette Compagnie pour l'année 1895, page 8).

3. Voir chapitre XVI.

DÉVELOPPEMENT DU TRAFIC ET DES BÉNÉFIC

COMPAGNIES	ANNÉES	LONGUEUR MOYENNE exploitée	RECETTES (IMPOTS DÉDUITS) — TOTALES — Brutes	RECETTES (IMPOTS DÉDUITS) — TOTALES — Nettes	RECETTES (IMPOTS DÉDUITS) — KILOMÉTRIQUES — Brutes	RECETTES (IMPOTS DÉDUITS) — KILOMÉTRIQUES — Nettes
1	2	3	4	5	6	7
Nord	1865	1.166	80.953.000	51.071.000	69.428	42.942
	1881	2.013	156.279.000	79.983.000	78.179	40.012
	1883	2.630	168.464.096	79.749.107	64.055	30.323
	1890	3.596	193.688.535	100.527.263	52.735	27.552
	1892	3.612	192.239.301	94.654.428	52.015	25.457
	1893	3.632	195.339.655	94.471.388	52.436	24.794
	1894	3.674	200.463.621	95.821.297	53.081	24.987
	1895	3.703	202.667.127	98.161.758	53 508	25.438
	1896	3.725	209.586.167	104.520.825	54.936	26.900
	1897	3.736	216.650.046	108.868.881	56.486	27 822
	1898	3.737	219.876.617	108.310.826	58.837	28.983
Est	1865	2.512	93.000.000	45.000.000	37.020	17.91
	1881	2.541	126.343.339	55.642.600	49.722	21.89
	1883	3.565	135.451.447	52.419.854	37.995	15.71
	1890	4.425	141.790.451	57.093.137	31.626	13.13
	1892	4.560	145.494.574	50.829.153	31.562	11.12
	1893	4.632	149.974.030	54.394.313	32.051	11.85
	1894	4.679	151.007.362	54.983.617	31.934	11.96
	1895	4.714	155.678.985	58.278.447	32.624	12.50
	1896	4.727	162.496.501	65.928.578	33.996	14.08
	1897	4.741	164.955.741	68.192.716	34.470	14.57
	1898	4.743	169.066.480	74.124.606	35.645	15.62
Ouest	1865	1.789	69.575.276	35.088.125	38.890	19.61
	1881	2.898	130.699.471	54.571.463	45.100	18.83
	1883	3.773	135.004.843	58.493.745	35.782	15.50
	1890	4.721	145.539.282	61.354.643	30.253	12.96
	1892	5.172	152.522.754	61.171.191	28.854	11.34
	1893	5.224	154.347.328	58.589.609	29.041	10.84
	1894	5.328	158.566.699	60.372.451	29.064	10.82
	1895	5.388	161.887.952	60.978.943	29.518	11.18
	1896	5.462	168.401.964	64.891.853	30.179	11.45
	1897	5.569	171 004.932	67.700.633	30.082	11.74
	1898	5.620	175.940.651	73.106.723	31.306	13.00

ES SIX GRANDES COMPAGNIES.

NOMBRE DE		PARCOURS MOYEN		RECETTES MOYENNES (IMPÔTS DÉDUITS)				DIVIDENDES		
Voyageurs	Marchandises	d'un voyageur	d'une tonne	par voyageur	par tonne	par voyageur et par kilomètre	par tonne et par kilomètre	Bruts	Impôts	Nets
8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
10.632.000	6.216.000	39	117	2,39	7,02	6,35	6,05	71,50	1,45	70,05
24.082 750	17.126.000	36	103	1,82	5,62	5,05	5,46	77,00	5,868	71,132
29.430.657	21.988.414	35,3	85,3	1,77	5,60	4,58	5,36	73,00	6,063	66,937
34.430.878	23.724.258	36,5	101,4	1,52	4,90	4,16	4,83	70,00	6,380	63,620
44.371.324	23.768.971	33,2	102	1,22	4,75	3,68	4,66	66,00	6,015	59,985
51.581.529	24.220.927	31,5	101,5	1,09	4,63	3,52	4,56	64,00	5,833	58,167
55.835.767	24.958.854	30	100,9	1,07	4,56	3,56	4,52	62,00	5,653	56,347
59.427.074	24.982.324	28,6	103,6	1,03	4,59	3,61	4,43	62,00	5,653	56,347
63.559.778	26.413.506	28,8	100,3	1,01	4,45	3,50	4,44	62,00	5,653	56,347
66.955.572	27.670.066	28,7	99,6	0,99	4,34	3,47	4,35	64,00	5,833	58,167
69.795.007	29.376.583	28,7	101,8	0,97	4,27	3,39	4,19	67,00	6,103	60,897
17.000.000	6.000.000	33	154	1,85	8,80	5,04	5,73	33,00	0,73	32,27
27.506.700	»	28	118	1,34	6,62	4,76	5,61	33,00	2,54	30,46
32.527.238	12.704.476	27,4	112	1,28	6,22	4,65	5,55	35,50	2,54	32,96
39.600.771	13.680.727	25,7	115,9	1,09	5,925	4,24	5,11	35,50	2,893	32,607
46.170.196	14.186.721	25,5	114,6	0,98	5,81	3,48	5,07	35,50	2,893	32,607
50.383.458	14.319.308	25,3	113,9	0,98	5,79	3,71	5,05	35,50	2,893	32,607
52.493.446	14.499.455	25,2	111,6	0,93	5,63	3,69	5,04	35,50	2,893	32,607
53.903.384	14.333.066	25,4	116,2	0,93	5,85	3,65	5,04	35,50	2,893	32,607
56.411.562	15.068.095	25,9	115,9	0,93	5,76	3,59	4,97	35,50	2,893	32,607
58.198.094	15.838.856	25,5	114,3	0,91	5,58	3,57	4,88	35,50	2,893	32,607
56.191.809	16.268.073	25,5	115,6	0,90	5,58	3,52	4,83	35,50	2,893	32,607
21.355.303	3.045.884	28	141	1,517	8,923	5,31	6,32	37,50	0,71	36,79
4.482.199	7.530.852	25	129	1,198	7,63	4,76	6,46	35,00	2,13	32,87
9.217.684	7.124.554	25	126,9	1,158	7,80	4,57	5,60	37,00	4,17	32,83
1.112.212	7.650.566	22,4	121,8	0,984	7,81	4,40	6,41	38,50	4,27	34,23
1.911.783	8.712.463	21,7	121,5	0,87	7,31	4,01	6,01	38,50	4,27	34,23
9.006.617	8.398.579	21,7	122,4	0,83	7,46	3,81	6,09	38,50	4,27	34,23
2.561.960	8.776.157	20,9	121.6	0,80	7,12	3,86	5,85	38,50	4,27	34,23
4.666.648	9.144.194	21,2	117,1	0,81	6,95	3,83	5,93	38,50	4,27	34,23
7.722.840	9.268.816	21,3	120,1	0,81	7,10	3,83	5,91	38,30	4,27	34,23
0.036.909	9.633.918	21,2	119,9	0,80	6,92	3,78	5,77	38,50	4,27	34,23
2.512.502	10.645.439	20,7	117,8	0,79	6,62	3,83	5,61	38,50	4,27	34,23

DÉVELOPPEMENT DU TRAFIC ET DES BÉNÉFIC

COMPAGNIES	ANNÉES	LONGUEUR MOYENNE exploitée	RECETTES (IMPOTS DÉDUITS)			
			TOTALES		KILOMÉTRIQUES	
			Brutes	Nettes	Brutes	Nettes
1	2	3	4	5	6	7
	1865	2.908	93.988.177	53.786.184	32.321	18.49
	1881	4.362	174.359.388	98.976.732	39.972	22.69
	1883	4.476	180.765.834	91.879.314	40.486	20.62
	1890	6.062	172.269.468	85.145.158	27.399	13.54
	1892	6.375	179.024.629	84.036.335	27.379	12.96
Orléans	1893	6.473	183.216.154	86.974.118	27.624	13.23
	1894	6.697	186.698 291	89.803.879	27.017	13.11
	1895	6.743	192.533.987	96.713.488	27.802	13.87
	1896	6.743	197.602.438	101.488.607	28.690	14.68
	1897	6.743	202.984.020	105.526.330	29.414	15.31
	1898	6.754	205.869.794	110.277.329	30.481	16.32
	1865	3.225	151.713.203	91.758.237	47.043	28.45
	1881	6.111	339.253.100	191.674.800	56.100	31.70
	1883	6.807	343.059.643	171.092.793	50.398	25.13
	1890	8.280	354.992.258	189.818.143	42.502	23.29
	1892	8.529	363.585.821	181.002.898	42.447	21.26
P.-L.-M	1893	8.588	367.585.396	173.263.785	42.633	20.26
	1894	8.671	376.448.958	188.900.847	43.255	21.87
	1895	8.734	385.283.000	204.705.841	44.005	23.55
	1896	8.771	392.352.409	210.841.607	44.571	24.0
	1897	8.892	408.376.848	220.330.617	45.719	24.7
	1898	8.976	425.641.604	228.266.650	47.420	25.4
	1865	1.371	40.792.000	21.645.000	29.375	15.7
	1881	2.339	95.072.310	50.058.687	40.646	21.4
	1883	2.415	99.937.795	48.469.928	41.382	20.0
	1890	2.963	90.272.347	42.040.239	30.409	14.6
	1892	3.037	90.027.664	37.424.075	29.526	12.7
Midi	1893	3.074	92.585.396	38.440.625	30.094	13.0
	1894	3.142	98.150.486	44.248.293	30.719	14.0
	1895	3.146	100.792.022	46.974.428	31.904	14.9
	1896	3.168	99.675.361	48.091.527	31.196	15.1
	1897	3.224	104.690.309	54.605.000	32.310	16.9
	1898	3.374	108.835.482	57.058.849	32.257	16.9

ES SIX GRANDES COMPAGNIES.

NOMBRE DE		PARCOURS MOYEN		RECETTES MOYENNES (IMPÔTS DÉDUITS)				DIVIDENDES		
Voyageurs	Marchandises	d'un voyageur	d'une tonne	par voyageur	par tonne	par voyageur et par kilomètre	par tonne et par kilomètre	Bruts	Impôts	Nets
8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
9.095.482	4.014.970	59	206	3,23	13,12	5,62	6,32	56,00	1,44	54,56
7.608.560	8.616 520	54	198	2,74	11,98	5,14	5,92	56,00	4,19	51,81
9.763.004	8.750.587	52,8	197	2,60	11,23	4,92	5,82	57,50	4,31	53,19
2.514.837	8.829.267	50,1	178,8	2,24	10,54	4,46	5,90	58,50	4,91	53,59
6.695.545	9.542.833	51,3	173,9	2,00	10,14	3,89	5,83	58,50	4,91	53,59
9.352.804	9.617.086	49,6	173,3	1,90	9,09	3,76	5,69	58,50	4,91	53,59
1.173.526	10.031.949	48,2	170,2	1,85	9,59	3,83	5,64	58,50	4,91	53,59
2.860.632	10.490.229	47,1	168,3	1,81	9,50	3,84	5,64	58,50	4,91	53,59
3.981.139	10.868.003	47,2	169,2	1,78	9,38	3,78	5,55	58,50	4,91	53,59
4.816.757	10.994.263	46,5	171,3	1,77	9,41	3,81	5,50	58,50	4,91	53,59
5.505 602	11.581.715	47,2	174,6	1,76	9,41	3,74	5,39	58,50	4,91	53,59
3.156.185	7.453.774	58	192	3,24	11,873	5,59	5,80	60,00	1,25	58,75
2.089.040	25.014.646	52	183	2,67	8,567	5,34	5,58	75,00	5,12	69,88
8.647.756	22.209.426	47	177,5	2,58	9,728	5,18	5,34	55,00	4,89	50,11
2.560.670	22.546.743	48,7	177,1	2,35	9,33	4,83	5,27	55,00	4,74	50,26
9.095.884	22.855.406	47,8	178	2,08	9,29	4,35	5,22	55,00	4,74	50,26
3.912.893	23.313.815	47,7	177,5	2,02	9,01	4,23	4,07	55,00	4,74	50,26
7.272.833	23.034.079	46	180,5	1,98	9,13	4,31	5,06	55,00	4,74	50,26
8.223.493	23.555 458	45,7	184,5	1,96	9,16	4,29	4,96	55,00	4,74	50,26
0.206.155	23.829.864	46,4	184	1,99	9,07	4,29	4,93	55,00	4,74	50,26
2.374.276	24.476.737	45,8	186,8	1,97	9,14	4,23	4,89	56,00	4,83	51,17
3.812.434	25.794.697	46,6	192,8	1,97	9,24	4,24	4,79	57,00	4,92	52,08
4.516.098	1.814.738	51	177	3,09	12,25	5,31	6,92	40,00	0,80	39,20
1.238.716	5.890.638	49	140	2,40	10,22	4,89	7,30	40,00	3,13	36,87
2.373.036	6.186.126	50,6	138,5	2,44	9,85	4,82	7,11	40,00	3,70	36,30
2.680.089	5.678.856	49,3	146,8	2,14	9,47	4,35	6,45	50,00	4,29	45,71
5.316.013	5.825.726	49,9	141	1,86	8,86	4,97	6,29	50,00	4,29	45,71
6.577.549	6.087.733	46,1	140	1,78	8,63	3,87	6,17	50,00	4,29	45,71
7.626.739	6.486.004	46,5	146,6	1,74	8,50	3,83	5,79	50,00	4,29	45,71
8.152.067	6.851.531	48,5	143,2	1,75	8,34	3,61	5,82	50,00	4,29	45,71
8.296.160	6.847.517	48	142,4	1,74	8,14	3,61	5,72	50,00	4,29	45,71
8.812.890	7.416.439	48,4	145,6	1,72	8,04	3,54	5,52	50,00	4,29	45,71
9.364.056	7.826.263	49,4	150,9	1,72	7,95	3,47	5,25	50,00	4,29	45,71

Puisque le réseau ferré a plus que doublé, que même les réseaux du Nord et de l'Ouest ont triplé, et que les recettes brutes n'ont pas suivi la même marche ascensionnelle, malgré le développement du trafic, il faut admettre que, dans les frais d'exploitation, une part de plus en plus considérable a été employée au service des gares, au contrôle et à la surveillance des voies, au service régulier des trains.

De même que les recettes brutes dépendent beaucoup du développement du trafic et du montant des taxes, de même les frais d'exploitation croissent proportionnellement à l'étendue progressive des réseaux, à la multiplication des gares, au perfectionnement du matériel roulant, aux mesures prises pour assurer plus de sécurité au trafic et donner plus de confort aux voyageurs.

Pour toutes ces causes si diverses, les recettes nettes doivent augmenter plus lentement encore que les recettes brutes, et les recettes nettes kilométriques subir des dépressions encore plus fortes que les recettes brutes kilométriques.

Le tableau ci-dessous permet de comparer les résultats des six grandes Compagnies.

ANNÉES	LONGUEUR MOYENNE exploitée	NOMBRE de VOYAGEURS	TONNAGE	RECETTES TOTALES		RECETTES PAR KILOMÈTRE EXPLOITÉ	
				brutes	nettes	brutes	nettes
1865	12.971	75.725.068	28.445.366	530.021.656	298.348.546	40.862	23.000
1883	23.666	181.959.375	78.963.583	1.062.683.658	502.134.741	44.903	21.217
1890	30.047	211.899.457	82.110.417	1.098.549.341	535.978.583	36.561	17.838
1892	31.285	253.560.745	84.892.120	1.152.894.743	509.118.080	35.892	16.274
1893	31.572	280.814.850	85.957.448	1.143.107.959	506.133.838	36.148	16.005
1895	32.274	303.657.405	89.714.903	1.191.866.309	573.300.588	36.902	17.764
1898	33.153	351.181.410	101.492.770	1.305.290.698	651.244.983	39.368	19.644

Ce qui donne les augmentations ou diminutions suivantes :

		1865-1883	1883-1890	1865-1893	1865-1895	1865-1898
		%	%	%	%	%
Longueur moyenne exploitée		83	27	144	149	155
Nombre de voyageurs		140	16	271	301	367
Tonnage		178	4	202	215	257
Recettes totales	brutes	100	3	116	125	146
	nettes	68	7	70	92	118
Recettes kilométriques	brutes	9,9	— 18	— 11	— 10	— 4
	nettes	— 7,7	— 3	— 30	— 23	— 16

Pour la même période, les dépenses à la charge des Compagnies ont été les suivantes :

	1865	1881	1890	1892	1893	1894	1898
	millions	millions	millions	millions	millions	millions	millions
Capital[1]	5.805	8.073	9.734	10.030	10.178	10.257	10.512
Intérêts et amortissement[2]	319	444	504	516	510	526	551

Moyenne de l'augmentation :

	1865-1881	1881-1893	1865-1893	1865-1894	1865-1898
	%	%	%	%	%
Capital	39	28	78	80	81
Intérêts et amortissement	39	17	63	65	72

Notons, en passant, que l'augmentation du capital des grandes Compagnies, depuis la fixation des dividendes réservés, a presque toujours eu lieu au moyen d'émission d'obligations.

Quant à rechercher les causes de ces divergences dans l'accroissement du trafic, des recettes brutes et des recettes nettes [3], il semble inutile de s'y attarder pour le moment ; toutefois, on ne peut pas prétendre que le bénéfice industriel a augmenté, puisque, en face d'une extension du réseau atteignant 149 %, les recettes nettes totales, c'est-à-dire les recettes brutes, déduction faite des frais d'exploitation, n'ont augmenté que de 92 %, alors qu'en même temps l'accroissement du capital a déterminé une progression corrélative des charges qui atteint 65 %.

De 1865 à 1881, le revenu brut des actions est resté le même, sauf pour deux Compagnies (précisément celles qui, avant 1883, n'avaient pas eu besoin de recourir à la garantie d'intérêts). Depuis 1883, la Compagnie du Nord, tout en ne demandant pas d'avance à l'Etat, voit baisser son dividende ; quant au Paris-Lyon-Méditerranée, les charges imposées par la nouvelle convention l'ont mis dans la nécessité de réclamer la garantie.

Par le tableau de la page 696, qui donne tous les dividendes payés depuis 1844, on voit, sans qu'il soit besoin de commentaires, que le développement du trafic n'a nullement profité aux actionnaires.

1. Non compris la Ceinture de Paris, mais y compris les dépenses faites de 1890 à 1894 pour le compte de remboursement de l'ancienne dette de garantie.

2. Evalué à 5 $1/2$ % pour 1865 et 1881, d'après M. Alfred Picard (*Chemins de fer*, t. IV, *Documents annexes*, tableau 35, p. 904). Pour 1891 et 1894, ils sont calculés d'après la charge réelle des emprunts. La différence n'est, du reste, pas bien grande. M. Colson (*les Chemins de fer et le Budget; Revue des Deux Mondes*, du 2 mars 1896, p. 388) chiffre à 442 millions pour 1884 les charges d'intérêts et d'amortissement des cinq Compagnies faisant appel à la garantie de l'Etat.

3. Voir la troisième partie du présent chapitre.

Dividendes payés de 1844 à 1848.

ANNÉES 1	NORD 2	EST 3	OUEST 4	ORLÉANS 5	P.-L.-M. 6	MIDI 7
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1844..........	»	»	»	(1) 39,25	»	»
1845..........	4 %	4 %	»	47,30	»	»
1846..........	6,40	4 %	»	61 »	»	»
1847..........	18,95	4 %	»	62,70	»	»
1848..........	11 »	4 %	»	42,80	»	»
1849..........	16,05	4 %	»	56 »	»	»
1850..........	20 »	4 %	»	57,75	»	»
1851..........	36 »	4 %	»	63,50	»	»
1852..........	41,50	33 »	»	48,40	14 »	»
1853..........	41,50	50,30	»	62,10	25 »	4 %
1854..........	50,50	62 »	»	69,30	55 »	4 %
1855..........	61 »	78,50	50 »	80 »	60 »	4 %
1856..........	56 »	74 »	40 »	84 »	81 »	4 %
1857..........	60 »	(2) 40,65	37,50	90 »	53 »	4 %
1858..........	61 »	40,65	33 »	87 »	49,50	4 %
1859..........	65,50	38,70	37,50	97 »	63,50	27 »
1860..........	65,50	40 »	37,50	100 »	63,50	35 »
1861..........	66 »	40 »	42,50	100 »	75 »	50 »
1862..........	62 »	35 »	35 »	100 »	75 »	52 »
1863..........	62 »	33 »	37,50	100 »	75 »	45 »
1864..........	67 »	33 »	39 »	100 »	65 »	42,50
1865..........	71,50	33 »	37,50	(3) 56 »	60 »	40 »
1866..........	70 »	33 »	35 »	56 »	60 »	40 »
1867..........	72 »	33 »	35 »	56 »	60 »	40 »
1868..........	61 »	33 »	35 »	56 »	60 »	40 »
1869..........	67 »	33 »	35 »	56 »	60 »	40 »
1870..........	42 »	25 »	20 »	50 »	40 »	35 »
1871..........	58 »	33 »	35 »	56 »	52 »	40 »
1872..........	67 »	33 »	35 »	56 »	60 »	40 »
1873..........	67 »	33 »	35 »	56 »	60 »	40 »
1874..........	64 »	33 »	35 »	56 »	55 »	40 »
1875..........	66 »	33 »	35 »	56 »	55 »	40 »
1876..........	66 »	33 »	35 »	56 »	55 »	40 »
1877..........	64 »	33 »	35 »	56 »	52 »	40 »
1878..........	68 »	33 »	35 »	56 »	55 »	40 »
1879..........	68 »	33 »	35 »	56 »	55 »	40 »
1880..........	74 »	33 »	35 »	56 »	70 »	40 »
1881..........	77 »	33 »	35 »	56 »	75 »	40 »
1882..........	77 »	33 »	35 »	56 »	65 »	40 »
1883..........	73 »	33 »	37 »	57,50	55 »	40 »
1884..........	64 »	35,50	37 »	57,50	55 »	50 »
1885..........	62 »	35,50	37 »	57,50	55 »	50 »
1886..........	59 »	35,50	37 »	57,50	55 »	50 »
1887..........	61 »	35,50	38 »	57,50	55 »	50 »
1888..........	64 »	35,50	38 »	57,50	55 »	50 »
1889..........	70 »	35,50	38,50	58,50	55 »	50 »
1890..........	70 »	35,50	38,50	58,50	55 »	50 »
1891..........	70 »	35,50	38,50	58,50	55 »	50 »
1892..........	66 »	35,50	38,50	58,50	55 »	50 »
1893..........	64 »	35,50	38,50	58,50	55 »	50 »
1894..........	62 »	35,50	38,50	58,50	55 »	50 »
1895..........	62 »	35,50	38,50	58,50	55 »	50 »
1896..........	62 »	35,50	38,50	58,50	55 »	50 »
1897..........	64 »	35,50	38,50	58,50	56 »	50 »
1898	67 »	35,50	38,50	58,50	57 »	50 »

1. De 1838 à 1843 : 4 % par an.
2. Le nombre des actions étant passé de 250.000 à 500.000.
3. Le nombre des actions étant passé de 300.000 à 600.000.

D'après le tableau ci-dessous, les actionnaires des six grandes Compagnies avaient touché, en moyenne, comme intérêt statutaire et dividende :

1865	49,66	**1894**	**49,86**
1881	52,66	**1895**	**49,86**
1883	49,66	**1896**	**49,86**
1890	51,25	**1897**	**50,42**
1892	50,58	**1898**	**50,92**
1893	50,25		

Le dividende est un peu plus élevé de 1890 à 1893, parce que, d'une part, le dividende minimum assuré à la Compagnie du Midi est de 10 francs supérieur au revenu réservé sous le régime des anciennes conventions, et que, d'autre part, la Compagnie d'Orléans et celle de l'Ouest peuvent donner à leurs actionnaires, en plus du dividende garanti, un dividende supplémentaire provenant des bénéfices de leurs anciens fonds de réserve. Ce fonds de réserve, comme nous l'avons vu, avait été constitué par les bénéfices provenant de l'écart entre le taux d'intérêt garanti par l'Etat et le taux normal des emprunts.

Quant au supplément de 10 francs par action consenti au Midi, il résulte de la situation de ce réseau au moment des conventions de 1883 : cette Compagnie aurait pu, en effet, donner, en 1882 et 1883, un dividende de 45 francs au lieu de 40 francs et même, après le remboursement de sa dette de garantie, relativement peu élevée, le dividende aurait rapidement atteint 50 francs[1]. Ainsi donc, par rapport aux années 1882-1883, on n'a consolidé qu'un dividende supérieur de 5 francs au dividende effectif, lors de la signature des conventions.

Mais ce qu'il y a de certain, c'est que personne ne pouvait prévoir que les faits viendraient aussitôt détruire les prévisions optimistes de 1883.

Le relevé ci-dessus montre encore que le dividende moyen des six Compagnies n'a jamais atteint les résultats de 1881 ; cela tient à ce que la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée a dû consentir, en 1883, une réduction de son dividende minimum, et que la Compagnie du Nord n'est pas encore arrivée à se relever des charges assumées en 1883, ni à réagir contre la crise économique qui l'a frappée de 1880 à 1890.

Nous avons déjà fait observer[2] que, maintenant, le dividende des actionnaires actuels ne représente pas, en réalité, le plus minime bénéfice d'entrepreneur ; c'est seulement l'intérêt minimum garanti du capital qu'ils ont placé

1. M. Colson, dans l'article déjà cité (*Revue des Deux Mondes*, 1895, page 879), ainsi que M. Raynal, dans son discours à la Chambre des députés du 10 février 1896 (*Journal officiel*, pages 205 et 206), sont absolument de cet avis.

2. Voir pages 645 et suivantes.

en achetant des actions de chemins de fer. Le vrai bénéfice industriel a déjà été encaissé par les actionnaires primitifs ou, du moins, par ceux qui leur ont succédé immédiatement, et ce bénéfice a été réalisé en faisant monter au-dessus du pair le cours des titres.

Conformément au tableau des cours des actions[1], les actionnaires ont reçu pour le capital réel (et non pour le capital nominal) un intérêt qui ressort au taux ci-après.

Intérêts du capital réel (y compris l'impôt).

D'APRÈS LE COURS	NORD	EST	OUEST	ORLÉANS	P.-L.-M.	MIDI
	%	%	%	%		
1883..........	4,015	4,88	4,755	4,56	3,82	3,53
1884..........	3,79	4,68	4,52	4,40	4,45	4,30
1888..........	4,08	4,50	4,21	4,33	4,33	4,30
1890..........	3,83	4,12	3,83	4,03	3,83	3,96
1893..........	3,40	3,72	3.49	3,65	3,62	3,75
1898..........	**3,16**	**3,45**	**3,16**	**3,14**	**3,00**	**3,45**

Tout ce qui précède ne s'applique qu'au dividende brut, c'est-à-dire à la somme totale ressortant au compte Profits et Pertes. Mais cette somme n'est pas encaissée par les actionnaires. L'Etat prélève 4 % d'impôt sur le revenu ; il perçoit aussi les autres taxes qui frappent les valeurs mobilières sous des formes multiples (droit de timbre, droit de transmission, etc.). On sait qu'en ces matières les réformes que le temps a apportées dans la législation des impôts imposent aux rentiers des charges particulièrement lourdes. Pour toutes ces causes, le dividende net[2] présente des résultats très différents. Les sommes prélevées par l'Etat étaient bien inférieures en 1865 ; cela tient aux nouveaux impôts, qui ont été créés après la guerre de 1870-1871 ; aussi, dans les années suivantes, les actionnaires des Compagnies du Nord, de l'Ouest, d'Orléans et du Paris-Lyon-Méditerranée ont-ils encaissé des dividendes beaucoup plus faibles. A la Compagnie de l'Est ils sont à peu près les mêmes. Les actions de la Compagnie du Midi seules bénéficient d'un coupon un peu plus élevé, qui provient de la majoration du dividende garanti.

En moyenne, le dividende net des six grandes Compagnies s'élevait :

En 1865........	48,60	En 1890........	46,67
1881........	48,54	1892........	46,06
1883........	45,39	1893........	45,76

1. Voir page 647.
2. Voir les tableaux, pages 690 à 693, colonne 18.

Le résultat de 1865 est donc supérieur de 1 fr. 93 à celui de 1890, soit 4 % du montant de l'ancien dividende ou 0,38 pour 100 francs de la valeur nominale de chaque titre; pour 1892, la différence a atteint 2 fr. 54 et, pour 1893, 2 fr. 84. Autrement dit, l'actionnaire subit une réduction de revenus de 5 fr. 20 ou 5 fr. 38 %, soit donc une perte de 0,50 à 0,57 pour 100 francs de capital nominal.

Les actionnaires, depuis que la garantie de l'État fonctionne, ont donc toujours encaissé un dividende fort peu élevé et dont le chiffre va constamment en diminuant.

Au contraire, les avantages financiers que le Trésor retire directement de l'exploitation des chemins de fer ont sensiblement augmenté, chaque année[1]. Ces avantages particuliers sont de deux sortes :

a) D'abord, des recettes effectives, c'est-à-dire des impôts, droits de douanes, taxes et frais les plus divers[2]: c'est une source de revenus qui augmentent, chaque année, par l'accroissement du trafic, aussi bien que par l'augmentation du capital placé et par l'élévation des cours[3]; les mêmes causes, qui provoquent chez les Compagnies une augmentation des *charges du capital* et une diminution du bénéfice d'entrepreneur, réduisent le revenu des actionnaires et des obligataires et donnent au Trésor une majoration de recettes;

b) L'État retire également un profit considérable et des économies réelles, par suite des transports que les Compagnies lui font soit gratuitement, soit à des prix fort réduits (service des Postes; transport des militaires, des fonctionnaires des Travaux publics, de l'Inspection des Finances, des agents des Douanes et des Contributions indirectes; transport des prisonniers; transport, surveillance et entretien des lignes et appareils télégraphiques[4]).

Pour donner une idée des profits divers que tire l'État de l'exploitation des lignes d'intérêt général concédées, les tableaux des pages 700 et 701 permettent de comparer les résultats de 1881, 1883, 1890, 1892 à 1894, tels qu'ils figurent à la *Statistique officielle*[5].

1. L'importance de ces avantages a été reconnue par M. Millaud, Ministre des Travaux publics, dans un discours au Sénat du 26 février 1887.

2. Voir *les Finances de la France*, de M. de Kaufmann, traduction française, pages 227, 245 et suivantes.

3. Voir la note 2 de la page 658.

4. **Note du Traducteur.** — Arrêté ministériel du 16 octobre 1891.

5. *Statistique des chemins de fer français, Documents divers*, première partie. Un rapprochement sommaire pour les années 1863 à 1881 se trouve dans M. Alfred Picard, *les Chemins de fer français* (vol. IV, page 992).

Impôts sur les chemins de fer et économies que l'État réalise sur certains services publics.

	1881	1883	1890	1892	1893	1894
1° Impôts payés.	francs	francs	francs	francs	francs	francs
Impôts sur les voyageurs et les transports à grande vitesse (Lois de 1855 et 1871)........................	85.735.228	88.728.635	92.044.722	55.488.440	48.352.521	50.255.328
Contributions foncières et patentes....................	4.293.341	4.902.149	6.128.096	6.567.350	6.654.740	6.433.600
Licences, estampilles, plombs de douane, etc..........	508.782	531.129	607.967	703.121	718.343	649.022
Abonnement pour le timbre des actions et obligations.	7.955.861	8.404 670	9.948.824	10 136.156	10.204.546	10.268.353
Droit de transmission sur les titres, soit nominatifs, soit au porteur..	13.161.369	12.584.169	15.146.407	16.394.657	16.527.210	17.365.787
Impôt sur le revenu des valeurs mobilières (Lois des 29 juin 1872 et 26 décembre 1890) et taxe de 4 % sur les primes de remboursement des titres amortis......	18.631.883	19.241.097	21.608.026	26.673.201	26.726.324	26.934.693
Timbre des récépissés et des lettres de voiture.........	26.429.751	27.231.885	32.826.083	30.882.089	32.390.673	32.783.937
Timbres-poste pour lettres d'avis aux destinataires.....	1.625.177	1.716.314	1.847.411	1.938.135	1.980.982	2.076.045
Droits de douane perçus sur les houilles et cokes consommés par les Compagnies et sur diverses matières employées pour le service (acier, fer, fonte, etc.)......	2.884.686	4.175.169	2.364.789	3.503.534	2.220.323	2.338.095
Frais de contrôle et de surveillance....................	2.940.333	3.193.293	4.000.562	4.086.483	4.188.153	4.269.928
Droits de timbre sur les quittances ou acquits et autres titres comportant libération, reçu ou décharge (Loi du 23 août 1871)...	1.212.382	1.686.183	1.290.983	1.207.370	1.156.184	1.252.684
Totaux.........................	165.378.793	172.394.693	187.813.870	157.580.536	151.119.999	154.627.472

Impôts sur les chemins de fer et économies que l'État réalise sur certains services publics (*suite*).

	1881	1883	1890	1892	1893	1894 (1)
2° Économies réalisées par l'État d'après les évaluations des Compagnies.	francs	francs	francs	francs	francs	francs
Administration des postes	49.266.405	55.783.668	65.334.511	70.220.924	72.678.974	75.170.021
— des lignes télégraphiques	2.896.995	3.214.424	6.001.976	6.386.451	7.971.106	9.645.901
Transports des militaires et marins	39.386.295	39.685.054	46.444.315	46.445.318	46.643.491	44.484.904
Transports de la guerre : économie sur les prix du commerce	2.810.884	2.114.620	2.568.034	2.872.835	2.416.770	2.532.326
Transports de l'Administration des Finances (tabacs, poudre, papier timbré, etc. : économie sur les prix du commerce	799.166	902.126	1.367.659	1.434.370	1.532.899	1.668.170
Transport des prisonniers	1.479.910	1.613.044	1.322.905	1.316.038	1.296.844	1.194.543
Transport gratuit des agents des Contributions indirectes et des Douanes	715.077	727.686	1.504.507	1.516.996	1.474.439	1.635.193
Totaux	97.354 732	104.040.622	124.543.907	130.192.932	134.014.523	136.331.058
Totaux des impôts payés	165.378.793	172.394.693	187.813.870	157.580.536	151.119.999	154.627.472
Totaux généraux	262.733.525	276.435.315	312.357.777	287.773.468	285.134.522	290.958.530
Longueur kilométrique (kilomètres)	24.181	26.862	33.280	34.881	35.362	35.971
Total par kilomètre (francs)	10.865	10.291	9.386	8.250	8.063	8.089

1. Voir le texte de la note à la page 702.

Nous rappelons, pour l'explication des sommes les plus importantes

---

Note 1 de la page précédente :

1. **Note du Traducteur.** — L'Administration des Travaux publics a fait examiner par une Commission spéciale les données et les bases d'évaluation des chiffres du tableau des pages 700 et 701. A la suite de cet examen, d'importantes modifications ont été apportées à l'ancien cadre. Afin de marquer les transactions et de permettre la comparaison, on a mis en regard du nouveau cadre les chiffres qui avaient été obtenus avec l'ancien.

	1894	1895	1896	1897	1898
I. — IMPÔTS SUR LES TRANSPORTS.	francs	francs	francs	francs	francs
Impôts sur les voyageurs et les transports à grande vitesse	50.255.328	51.298.675	53.264.876	54.262.676	55.514.448
2° Timbre des récépissés et des lettres de voiture	32.783.937	33.171.180	34.067.790	34.629.610	33.528.124
TOTAUX	83.039.265	84.469.855	87.332.666	88.892.286	89.042.572
II. — IMPÔTS SUR LES TITRES.					
1° Abonnement pour le timbre des actions et obligations (A)	10.268.353	10.106.887	10.063.015	10.049.896	10.054.543
2° Droit de transmission sur les titres, soit nominatifs, soit au porteur	17.365.787	16.757.248	16.741.018	17.110.585	17.352.169
3° Impôt de 4 $^0/_0$ sur le revenu des valeurs mobilières et taxe de 4 $^0/_0$ sur les primes de remboursement des titres amortis (A)	26.934.693	26.591.520	26.686.594	26.629.601	26.751.241
TOTAUX	54.568.833	53.455.655	53.490.627	53.790.082	54.157.953
III. — AUTRES IMPÔTS SUR DES MATIÈRES IMPOSABLES CRÉÉES PAR L'INDUSTRIE DES CHEMINS DE FER.					
1° Impôt sur la propriété bâtie	2.361.860	2.389.409	2.108.349	2.081.191	2.120.737
2° Patentes	2.529.849	2.463.069	2.457.879	2.462.572	2.456.212
3° Droits de douane sur les houilles et cokes consommés par les Compagnies et sur diverses matières employées pour le service (acier, fer, fonte, etc.)	2.338.095	2.342.570	2.435.022	2.318.842	2.433.612
TOTAUX	7.229.804	7.195.048	7.001.250	6.862.605	7.010.561
IV. — ÉCONOMIES RÉSULTANT DES CLAUSES DU CAHIER DES CHARGES.					
1° Administration des Postes (B)	37.573.921	38.180.774	38.896.611	39.332.247	42.098.013
2° Administration des Télégraphes (C)	4.099.774	3.994.200	4.126.805	4.529.621	4.447.035
3° Transport des militaires et marins (D)	21.928.818	29.764.632	32.148.611	31.478.952	34.469.449
4° Transport gratuit des agents des contributions indirectes et des douanes (E)	1.672.733	1.719.573	1.770.398	1.732.964	1.841.079
TOTAUX	65.275.246	73.659.179	76.942.425	77.073.784	82.855.576
V. — ÉCONOMIES SUR LES PRIX DU COMMERCE RÉSULTANT D'ARRANGEMENTS AMIABLES AVEC L'ÉTAT.					
Transports de la guerre (F)	1.186.431	1.307.907	1.348.350	1.226.069	1.521.771
ENSEMBLE des impôts et des économies — TOTAUX GÉNÉRAUX	211.299.129	220.087.644	226.115.318	227.844.826	234.588.433
ENSEMBLE des impôts et des économies — Par kilomètre	5.874	6.072	6.200	6.169	6.299
Longueur kilométrique	35.971	36.240	36.472	36.934	37.255

inscrites dans ces tableaux, que l'impôt sur les prix de transport[1] représente actuellement 12 % du tarif de transport des voyageurs, de leurs bagages et de leurs chiens, sur les lignes d'intérêt général, et 3 % sur les lignes d'intérêt local et de tramways.

Le timbre des récépissés et des lettres de voiture résulte de la loi de

---

Suite de la note 1 de la page 701.

(A) Un arrêt de la Cour de cassation, en date du 6 mars 1895, a déclaré exempts de l'impôt du timbre et de l'impôt sur le revenu les titres des Compagnies de chemins de fer affectés à leurs diverses caisses (réserves, caisses de secours, etc.).

Les chiffres afférents à l'exercice 1896 ont été établis en conséquence. Il en avait d'ailleurs été de même pour la statistique de l'année 1895. Pour les années antérieures, au contraire, les chiffres se trouvent majorés des sommes versées en trop au Trésor, savoir:

ANNÉES	DROITS DE TIMBRE	IMPOT sur LE REVENU	TOTAUX
	francs	francs	francs
Annéea antérieures à 1872	211.000	»	211.000
1872	58.000	39.000	97.000
1873	72.000	115.000	187.000
1874	80.000	128.000	208.000
1875	88.000	141.000	229.000
1876	93.000	156.000	249.000
1877	100.000	164.000	264.000
1878	106.000	175.000	281.000
1879	112.000	182.000	294.000
1880	117.000	190.000	307.000
1881	122.000	162.000	284.000
1882	129.000	179.000	308.000
1883	137.000	193.000	330.000
1884	152.000	218.000	370.000
1885	169.000	243.000	412.000
1886	180.000	259.000	439.000
1887	191.000	280.000	471.000
1888	197.000	287.000	484.000
1889	202.000	294.000	496.000
1890	207.000	298.000	505.000
1891	215.000	276.000	491.000
1892	224.000	281.000	505.000
1893	231.000	287.000	518.000
1894	263.000	300.000	563.000
Totaux	3.656.000	4.847.000	8.503.000

(B) Le prix adopté pour représenter la valeur du transport d'un ambulant est de 0 fr. 50 par kilomètre parcouru

Le prix adopté pour représenter la valeur du transport d'un compartiment de 2e classe est de 0 fr. 25 par kilomètre parcouru.

(C) Économies réalisées par l'État, du fait : 1° des réductions de taxes sur le transport du matériel télégraphique; 2° de la délivrance de cartes et permis gratuits aux agents de l'Administration des télégraphes. Cette dernière économie, égale au montant de la recette que donneraient des cartes annuelles d'abonnement, est réduite de 30 % à raison du concours des employés de l'État pour la surveillance des lignes télégraphiques des Compagnies.

(D) Pour calculer l'économie réalisée par l'État, grâce au transport des militaires et marins au quart du tarif égal, on emploie la formule $e = d \times \frac{R}{m}$; e désignant l'économie réalisée, d la différence entre le prix moyen du voyageur kilométrique non militaire et celui m du voyageur kilométrique militaire, R la recette des billets au quart du tarif délivrés par la Compagnie.

(E) Les chiffres figurant sous cette rubrique sont obtenus en calculant la recette que donneraient des cartes annuelles d'abonnement au lieu des cartes de libre parcours délivrées aux agents de ces deux Administrations.

(F) Les chiffres figurant sous cette rubrique sont égaux aux 20 % de la somme payée par l'État à la Compagnie pour transports de matériel effectués *uniquement* sur la voie ferrée.

1. Voir chapitre XVI, pages 481 et suivantes.

finances du 13 mai 1863, qui oblige les Compagnies à remettre à chaque expéditeur un récépissé sur papier timbré. Le timbre est fixé à 0 fr. 70 pour chaque expédition par petite vitesse, à 0 fr. 35 pour l'expédition en grande vitesse et à 0 fr. 10 pour les colis postaux et toutes les expéditions par tramways[1].

Le timbre des actions et des obligations est à la charge des Compagnies, qui l'acquittent sous la forme d'un abonnement de 0 fr. 06 par an pour 100 francs de valeur nominale de leurs titres. Le droit de transmission, créé par la loi du 23 juin 1857, était fixé, pour les titres nominatifs, à 0 fr. 20 pour 100 francs de la valeur vénale stipulée lors de la transmission, et pour les titres au porteur, à 0 fr. 12 pour 100 francs, de la valeur vénale moyenne de l'année précédente; la loi du 29 juin 1872 a relevé le chiffre de cet impôt, dans la proportion de 0 fr. 20 à 0 fr. 50. L'impôt sur le revenu établi par la loi du 29 juin 1872, était, d'après cette loi, de 3 °/₀ du revenu; mais la loi du 26 décembre 1890 a porté cet impôt à 4 °/₀, et il est probable que ce taux de 4 °/₀ sera encore augmenté[2].

La presse allemande fait peu de cas de ce relevé statistique de l'Administration des Travaux publics, comme si les avantages dénommés dans ces tableaux ne méritaient pas la moindre considération. C'est injuste, en tout cas, de prétendre que ce sont des « soi-disant profits »; car, en France, les chemins de fer sont devenus — ce n'est pas douteux — une abondante source d'impôts.

Certes, au point de vue économique, on peut critiquer la surcharge qui en résulte pour le trafic[3]. Mais en France, pour des raisons qu'il y aurait lieu peut-être de discuter, on a négligé ces critiques, et on a dû agir ainsi sous la pression des circonstances après l'année 1870. Aussi l'Etat retire-t-il effectivement, en argent comptant, un important revenu des chemins de fer : en 1881 : 165.350.000 ; en 1883 : 172.400.000 ; en 1890 : 172.000.000 ; en 1892 : 157.500.000; en 1893 : 151 millions de francs[4]. Toutes ces sommes doivent

1. L'impôt grève surtout les petites expéditions, puisque 43 °/₀ des expéditions par chemins de fer (colis postaux exceptés) paient moins de 2 francs de port et un supplément de taxe de 0 fr. 70 à 0 fr. 35. Jusqu'ici toutes les tentatives pour remplacer la taxe fixe par une taxe proportionnelle n'ont donné aucun résultat.

2. Quoique, en France, l'impôt sur les titres de chemins de fer ne diffère pas de ceux qui frappent toutes les valeurs mobilières, on ne peut cependant méconnaître ce fait que l'État retire de l'ensemble des valeurs des chemins de fer des impôts qu'il n'aurait jamais encaissés, s'il avait lui-même construit les voies ferrées, car alors il aurait dû émettre de la rente exempte d'impôts. De même, si l'État, par exemple, avait construit les réseaux ferrés et, s'il en eût confié l'exploitation à l'industrie privée, comme cela se fait pour les canaux et les routes, les Compagnies hypothétiques d'exploitation n'auraient eu, pour le matériel roulant, qu'à fournir 2 milliards au lieu des 14 milliards, et l'État, par conséquent, n'aurait touché que la septième partie des impôts qu'il encaisse aujourd'hui sur les titres des Compagnies.

3. Une grande partie du produit net, dans les chemins de fer de l'État, considérée comme bénéfice de monopole qui, après paiement des intérêts et de l'amortissement du capital engagé et, après prélèvement des réserves, constitue un des éléments des ressources générales budgétaires, doit être également regardée comme un impôt sur le trafic.

4. **Note du Traducteur :**

1894..........	145 millions	**1897**..........	149 millions
1895..........	145 millions	**1898**..........	150 millions
1896..........	147 millions		

être portées au compte des soi-disant « profits réalisés ». On a déjà fait observer, en ce qui concerne ces profits réalisés, que si les chemins de fer appartenaient à l'Etat, bien des transports seraient faits à titre gratuit : « Il y a des sommes très importantes qu'il faut compter comme des bénéfices spéciaux [1].

Mais on n'a pas pris garde que, si l'Etat était propriétaire des chemins de fer, il devrait certainement effectuer les mêmes transports et peut-être même étendre le nombre de ses transports gratuits ; de plus, il aurait la charge des frais d'exploitation, qui, actuellement, sont supportés par les Compagnies [2].

Les Compagnies de chemins de fer peuvent donc à bon droit parler des services directs qu'elles rendent à l'Etat, et celui-ci a toutes sortes de motifs pour en reconnaître la réalité et pour en tenir compte.

Dans le détail, on peut critiquer l'imputation de ces bénéfices, et on peut dire que le calcul des bénéfices réalisés offre beaucoup de difficultés et peut très bien n'être pas toujours exact. Ainsi, en comparant les dépenses annuelles de l'Etat pour le service des chemins de fer avec les sommes payées par les Compagnies, il ne faut pas négliger les frais du contrôle que les Compagnies remboursent ; mais il ne faut pas tenir compte de ces frais quand il s'agit de calculer le bénéfice réel que retire l'Etat des chemins de fer. De même, il faut retrancher les timbres-poste pour lettres d'avis, car ils représentent les services rendus par une autre branche de l'Administration de l'Etat. Et même on pourrait, comme on l'a demandé à diverses reprises, supprimer l'impôt foncier, les patentes et les droits de douane payés pour les matières achetées par les Compagnies hors de France, car toutes ces recettes entrent déjà dans l'état des ressources générales du budget. Le calcul de l'économie réalisée devrait être revisé, lors de toutes les réductions de tarifs. Pour ce motif, d'autres règles ont été dernièrement établies par une Commission, dans le sein de laquelle les différents Ministères étaient représentés, et c'est sur ces règles que sont basés les chiffres que nous donnons [3]. M. Colson, dont la compétence en ces matières est absolument reconnue, fait observer avec raison que les économies sur les transports de la guerre, en dehors des transports des troupes, ainsi que ceux qui sont fournis pour l'Administration du monopole des impôts, reposent sur des stipulations particulières, que les Compagnies de chemins de fer assurent comme équivalent de certains avantages, de certaines facilités, de sorte que, au point de vue de ces deux articles de compte, il y a compensation.

Peu importent les redressements qu'il convient de faire à ce calcul des avantages de l'Etat ; ce qui est incontestable, c'est que, chaque année, l'Etat retire des chemins de fer des bénéfices notables, sans tenir compte des avantages pécuniaires qui n'exigent pour lui aucune dépense de perception ou d'exploitation. Pour tous ces motifs, nous écartons dans les calculs suivants les timbres-poste, les droits de douane, les frais du contrôle, l'impôt

1. Voir l'étude de M. de Leyen, sur les conventions de 1883, qui a paru dans les *Iahrbuch für Gesetzgebung und verwaltung des deutschen Reichs*, 1884.

2. Le même fait se produit en Allemagne pour les services rendus, par exemple, à la poste impériale ; cela encombre les tableaux budgétaires, et cela ne donne que des produits nets apparents pour l'Administration postale.

3. **Note du Traducteur.** — Voir, page 702, les résultats depuis 1894.

foncier et les patentes, et nous éliminons de même les transports de la Guerre et ceux des manufactures et autres monopoles.

On peut alors, pour l'ensemble des lignes d'intérêt général, établir le tableau ci-dessous :

ANNÉES	RECETTES EFFECTIVES	ÉCONOMIES	ENSEMBLE
1865....................	47.387.683	47.088.562	94.476.245
1869....................	57.055.781	57.435.764	114.491.545
1881....................	153.635.076	93.744.682	247.379.758
1883....................	158.407.794	101.023.876	259.431.670
1890....................	173.473.012	120.608.214	294.081.226
1892....................	141.485.034	125.885.727	267.370.761
1893....................	136.075.801	130.064.854	266.140.655
1894....................	**137.608.097**	**65.275.317**	**202.883.414**
1895....................	**137.925.510**	**73.609.179**	**211.534.689**
1896....................	**140.822.293**	**76.943.425**	**217.765.718**
1897....................	**142.682.368**	**77.173.784**	**219.856.152**
1898....................	**144.200.525**	**82.855.576**	**227.056.101**

La dépression constatée en 1892 provient de l'abolition de la taxe additionnelle de 10 $^0/_0$, afférente aux transports en grande vitesse. Malgré cette diminution, le bénéfice de l'Etat est encore très important ; on peut le comparer aux dividendes touchés par les actionnaires, aussi le mettrons-nous plus loin en regard des sommes dépensées par l'Etat pour la construction des chemins de fer, sous forme de travaux et de subventions.

Pour comparer les revenus que touchent les actionnaires des six grandes Compagnies avec les bénéfices réalisés par l'Etat, on ne peut procéder qu'en déterminant ce que représente, pour une action, le montant de ces bénéfices et en le rapprochant du dividende net touché par les actionnaires.

Dans le relevé (pages 708 et 709) des bénéfices que l'Etat retire des réseaux des six grandes Compagnies, on a également éliminé les frais du contrôle, les timbres des lettres d'avis, les droits de douane, les patentes, l'impôt foncier, les transports de la guerre, les produits des monopoles de l'Etat.

En 1865, les actionnaires des six grandes Compagnies de chemins de fer reçurent, d'après M. Alfred Neymarck, 159.605.500 francs en intérêts et dividendes nets ; d'après les documents de la statistique officielle, les dividendes auraient été, en 1890, de 146.803.600 francs nets et, en 1893, de 143.250.000 francs en chiffre rond ; de sorte que le bénéfice de l'Etat qui, en 1865, était de 65 millions supérieur à celui des actionnaires, le dépassa en 1890 de 150 millions et de 108 millions en 1893, après le dégrèvement des transports en grande vitese [1].

1. En ce qui concerne les bénéfices de l'État et le revenu par action, voir aussi *le Rentier*, du 7 juin 1887 : *les Conventions de* 1883 *et le Budget;* et le numéro du 17 mars 1891 : *les Compagnies de chemins de fer et l'Etat.*

Le tableau suivant donne une comparaison du montant des bénéfices de l'Etat par action et des dividendes nets touchés par les actionnaires[1].

		NORD	EST	OUEST	ORLÉANS	P.-L.-M.	MIDI
1865	Dividende de l'État	70,05	32,27	36,79	54,56	58,75	39,20
	Bénéfice de l'État	»	»	45,22	34,62	33,513	26,76
	Différence en faveur de l'Etat	»	»	+ 8,43	—19,94	— 25,597	— 12,44
1881	Dividende	71,132	30,27	32,87	51,81	69,88	36,87
	Bénéfice de l'État	54,187	48,752	119,274	67,395	98,559	91,81
	Différence en faveur de l'État	—16,945	+18,482	+ 86,404	+15,585	+ 28,679	+ 54,94
1890	Dividende	63,620	32,607	34,237	53,59	50,26	45,71
	Bénéfice de l'État	70,433	63,118	142,674	80,13	110,885	104,543
	Différence en faveur de l'État	+ 6,813	+30,511	+108,437	+26,54	+ 60,625	+ 58,833
1892	Dividende	59,985	32,607	34,237	53,59	50,26	45,71
	Bénéfice de l'État	62,461	59,321	130,34	75,912	97,14	96,168
	Différence en faveur de l'État	+ 2,476	+26,714	+106,103	+22,322	— 46,88	+ 50,456
1893	Dividende	58,156	32,607	34,327	53,53	50,26	45,71
	Bénéfice de l'État	60,685	58,214	128,70	76,54	96,81	97,158
	Différence en faveur de l'État	+ 2,529	+25,607	+ 94,463	+22,95	+ 46,55	+ 51,448
1894	Dividende	56,347	32,607	34,237	53,59	50,26	46,71
	Bénéfice de l'État	49,664	50,508	109,971	67,615	71,179	76,662
	Différence en faveur de l'État	— 6,683	+17,901	+ 75,734	+14,025	+ 20,919	+ 29,952
1895	Dividende	56,347	32,607	34,237	53,59	50,26	45,71
	Bénéfice de l'État	49,709	52,339	113,139	66,542	80,166	76,825
	Différence en faveur de l'État	— 6,638	+19,732	+ 78,902	+12,952	+ 29,906	+ 31,115
1896	Dividende	56,347	32,607	34,237	53,59	50,26	45,71
	Bénéfice de l'Etat	51,229	54,184	119,325	69,32	81,86	78,857
	Différence en faveur de l'État	— 5,118	+21,577	+ 85,088	+15,73	+ 31,60	+ 33,147
1897	Dividende	58,167	32,607	34,237	53,59	51,17	45,71
	Bénéfice de l'État	52,207	54,439	120,122	69,279	83,454	79,602
	Différence en faveur de l'État	— 5,960	+21,832	+ 85,885	+15,689	+ 32,284	+ 33,892
1898	Dividende	60,897	32,607	34,23	53,59	52,08	45,71
	Bénéfice de l'État	54,683	55,773	126,374	72,026	84,034	82,826
	Différence en faveur de l'État	— 6,214	+22,166	+ 92,144	+18,436	— 31,954	+ 37,116

En moyenne, les six grandes Compagnies donnèrent par action : en 1865, à l'actionnaire 48,60, à l'Etat 29,78; en 1890, à l'actionnaire 46,67, à l'Etat 91,39; en 1893, à l'actionnaire 45,76, à l'Etat 82,42[2]. En 1865, l'actionnaire reçut donc par action 18,82 de plus que l'Etat; mais, par contre, en 1890, l'Etat a encaissé 44 fr. 72 et, en 1893, 36 fr. 66 de plus que l'actionnaire.

1. Les chiffres afférents à l'année 1865 ont été calculés d'après M. Neymarck; les autres, d'après la statistique officielle.

2. **Note du Traducteur :**

En 1894	67,03	En 1896	72,302
1895	70,015	1897	73,106
		1898	77,355

Bénéfices réalisés par l'État.

BÉNÉFICES DE L'ÉTAT	1881	1890	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
NORD.									
Impôts	21.128.426	25.684.833	20.213.650	19.278.996	19.367.540	19.045.086	19.783.013	20.017.429	20.359.666
Economies	7.319.819	11.292.663	12.578.516	12.580.716	6.041.775	6.349.104	6.344.250	6.566.406	7.437.935
Ensemble… total	28.448.245	36.977.496	32.792.166	31.859.712	25.409.315	25.394.190	26.127.263	26.583.835	27.797.601
Ensemble… par action	54,187	70,433	62,461	60,685	49,664	49,709	51,229	52,207	54,683
EST.									
Impôts	17.987.939	21.553.580	18.265.510	17.771.238	17.801.255	17.951.370	18.341.813	18.437.525	18.526.149
Economies	10.483.098	15.306.501	16.378.214	16.226.013	8.971.060	9.764.132	10.148.083	10.023.280	10.391.034
Ensemble… total	28.471.037	36.860.081	34.643.724	33.997.251	26.772.315	27.715.502	28 489.896	28.460.805	28.917.183
Ensemble… par action	48,752	63,118	59,321	58,214	50,508	52,339	54,184	54,439	55,773
OUEST.									
Impôts	22.645.201	25.763.992	21.186.545	20.280.162	20.430.554	20.900.379	21.322.332	21.483.154	21.704.756
Economies	13.136.983	17.038.329	17.915.551	18.330.729	9.415.498	9.624.591	10.680.950	10.536.019	11.762.963
Ensemble… total	35.782.184	42.802.321	39.102.096	38.610.891	29.846.052	30.524.970	32.003.282	32.019.173	33.467 719
Ensemble… par action	119,274	142,674	130,34	128,70	109,971	113,139	119,325	120,122	126,374

ORLÉANS.									
Impôts	24.832.911	26.401.547	22.108.789	20.875.988	21.335.586	21.164.300	21.625.400	21.756.385	21.916.267
Economies	15.604.112	21.676.962	23.438.616	25.047.866	13.980.380	13.437.844	14.147.819	13.744.949	14.707.130
Ensemble total	40.437.023	48.078.509	45.547.405	45.923.854	35.315.966	34.602.144	35.773.219	35.501.334	36.623.397
Ensemble par action	67,395	80,13	75,912	76,54	67,615	66,542	69,32	69,279	72,026
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE.									
Impôts	48.564.900	53.608.300	42.588.200	40.725.965	41.327.608	41.216.438	42.177.179	43.135.088	41.923.593
Economies	30.282.300	35.099.400	35.123.600	36.719.051	15.615.419	22.916.635	23.311.242	23.628.021	25.303.791
Ensemble total	78.847.200	88.707.700	77.711.800	77.445.016	56.943.027	64.133.073	65.488.421	66.763.109	67.227.384
Ensemble par action	98,559	110,885	97,14	96,81	71,179	80,166	81,86	83,454	84,034
MIDI.									
Impôts	13.319.136	14.152.283	11.904.520	11.819.619	12.110.611	12.076.483	11.993.562	12.118.113	12.340.879
Economies	9.633.219	11.983.405	12.137.569	12.469.970	6.365.000	6.392.377	6.908.642	6.907.186	7.394.442
Ensemble total	22.952.355	26.135.688	24.042.089	24.289.589	18.475.611	18.468.860	18.902.204	19.025.299	19.735.321
Ensemble par action	91,81	104,543	96,168	97,158	76,662	76,825	78,857	79,602	82,826
ENSEMBLE DES SIX GRANDES COMPAGNIES.									
Impôts	148.478.513	167.164.535	136.267.214	130.751.968	132.373.154	132.354.056	135.243.299	136.947.694	136.780.310
Economies	86.459.531	112.397.260	117.572.066	121.374.345	60.389.132	68.484.683	71.540.986	71.405.861	82.784.423
Ensemble total	234.938.044	279.561.795	253.839.280	252.126.313	192.762.286	200.838.739	206.784.285	208.353.555	219.564.733
Ensemble par action	76,80	91,39	82,98	82,42	67,03	70,015	72,302	73,106	77,355

La diminution du bénéfice de l'Etat de 1890 à 1893 — nous l'avons déjà dit — provient du dégrèvement de l'impôt sur la grande vitesse[1].

Les détails qui précèdent montrent que les conventions de 1883 n'ont, en aucune façon, augmenté le bénéfice des actionnaires. Ces conventions ont eu le tort, il est vrai, de rendre le dividende indépendant non seulement des recettes des nouvelles lignes imposées aux Compagnies, mais aussi des recettes des anciens réseaux. A la Compagnie du Nord et à celle du Paris-Lyon-Méditerranée, on a maintenu l'ancien système du revenu réservé, l'Etat ne garantissant que les obligations du *nouveau* réseau augmenté des concessions nouvelles[2]: mais la réserve autorisée pour le prélèvement du dividende minimum constitue une garantie des actions. Les conventions de 1883 ont également enlevé tout caractère aléatoire aux actions des Compagnies de l'Est, de l'Ouest, de l'Orléans et du Midi, qui devaient participer à toutes les chances de l'entreprise. Il était très naturel qu'en leur imposant de nouvelles conditions, c'est-à-dire en les forçant à construire des lignes dont le rendement était plus qu'incertain, on supprimât, en partie du moins, le risque provenant de ces lignes, et qu'on tînt compte des droits acquis par les Compagnies dans les conventions précédentes. Néanmoins, cette transformation des dividendes en revenus fermes aurait constitué des avantages excessifs pour ces Compagnies, si l'on n'avait pas pris des mesures pour empêcher les Compagnies de se désintéresser de l'exploitation et de l'administration des lignes. Ainsi la garantie qui constitue une avance portant intérêt, et dont l'Etat pourra se couvrir en saisissant tout l'actif des Compagnies, n'a qu'une durée déterminée ; de plus, pour intéresser les Compagnies, on prévoyait toujours que le bénéfice serait ultérieurement plus élevé : on leur faisait entrevoir ainsi une augmentation possible des dividendes ; actuellement, ce contrepoids semble peut-être avoir peu de valeur ; mais, lors de la signature des conventions de 1883, on ne pouvait pas prévoir que les dépenses des Compagnies croîtraient aussi rapidement qu'elles l'ont fait ; on ne pouvait pas supposer également qu'une crise, de plus d'une année, arrêterait l'augmentation des recettes d'une façon complètement anormale. La Compagnie d'Orléans, par exemple, dont le réseau exploité en 1893, dix ans après les conventions, avait augmenté de 2.150 kilomètres, avait encaissé, en 1883, 177.000.000 de recettes brutes, pour une longueur exploitée de 4.362 kilomètres ; au contraire, en 1893, pour une longueur de 6.514 kilomètres, la recette n'avait été que de 180.000.000 (en 1895, avec 6.742 kilomètres, 189.000.000). L'autre contrepoids, — la garantie, avec son caractère de dette essentiellement remboursable, — n'a aujourd'hui rien perdu de sa valeur, puisque l'Etat possède des moyens suffisants pour saisir éventuellement le gage qui lui a été consenti.

Par ailleurs, il ne faut pas oublier que la transformation des dividendes en un intérêt garanti du capital (intérêt qui n'a rien d'excessif pour les actionnaires actuels) résulte de l'extension du réseau français. Les mêmes mesures de prudence, que l'Etat a dû nécessairement employer dans le développement ininterrompu du système de la garantie, ont eu nécessairement pour

1. Voir chapitre XVI, page 498.
2. Voir chapitre XVIII, première partie, page 541.

effet de changer d'une façon absolue le caractère des Compagnies, en tant qu'entreprises privées.

Le contrôle de l'Etat, qui s'étend tous les ans et qui pénètre dans tous les rouages des Compagnies, est aujourd'hui le vrai *spiritus rector* des Compagnies, dont tout le personnel administrateur n'est, au fond, que l'agent d'exécution de la volonté de l'Etat.

Le système de la politique française en matière des chemins de fer ne signifie donc pas seulement, comme on l'a souvent prétendu, une délégation du pouvoir politique sur les Compagnies par actions, c'est, en même temps, un asservissement de l'administration de ces Compagnies, qui a perdu une partie de son caractère privé d'autrefois et semble être, en quelque sorte, un fonctionnaire de l'Etat. Dans une proportion bien plus forte que ne le prétendent les détracteurs de la politique française des chemins de fer, les actionnaires des Compagnies ne sont plus que de simples créanciers, qui ne sont pas, il est vrai, absolument désintéressés, mais qui n'exercent plus, sur l'administration des chemins de fer, une influence correspondant à leurs intérêts même amoindris, car ils doivent subir l'ingérence de l'Etat. Aujourd'hui, les actionnaires ont un revenu garanti assuré, peu considérable, il est vrai; ils sont presque des créanciers obligataires et ne peuvent escompter un bénéfice d'entrepreneur proprement dit, un dividende plus élevé que si les Compagnies, par une administration prévoyante et pratique, s'entendent en même temps à favoriser les intérêts de l'Etat.

Il est évident qu'en France les procédés d'exploitation eussent été bien différents, si, à l'origine des chemins de fer, on avait pu se faire une idée exacte de leur importance future; si les Compagnies avaient pu prévoir l'accroissement ultérieur des recettes, elles auraient certainement surmonté bien des difficultés sans réclamer l'aide de l'Etat et sans se mettre complètement sous sa dépendance. Par contre, si l'Etat avait pu prévoir l'avenir des chemins de fer, il aurait modifié ses errements financiers; il aurait éventuellement trouvé des moyens pour empêcher que l'équilibre budgétaire fût troublé par les variations des recettes des Compagnies.

Il est toujours facile de critiquer le passé, et pourtant, dans la plupart des cas, il faut convenir que, à situation égale, beaucoup de ceux qui critiquent n'agiraient pas autrement que ceux dont ils blâment les procédés.

De toute l'histoire des chemins de fer français et de leur situation actuelle, il résulte que l'Etat, malgré bien des erreurs et malgré bien des tâtonnements, n'a jamais oublié, en tenant compte des circonstances, de réserver ses droits; il s'est toujours préoccupé de favoriser l'entreprise privée, afin de pouvoir en tirer profit, et il a toujours eu pour objectif de posséder, par la reprise en fin de concessions des lignes complètement payées, un instrument d'une importance économique considérable.

Ce but ne peut être évidemment atteint que si l'Etat abandonne, pour un temps, aux Compagnies les bénéfices qu'il peut retirer, et la valeur actuelle de son sacrifice est plus que compensée par la valeur de ce qu'il est en droit d'escompter.

Le dividende des Compagnies, qui font appel à la garantie, ne dépasse pas les minima conventionnels; pour la Compagnie du Nord[1], le divi-

1. Voir page 691.

dende a énormément diminué. Au contraire, les profits immédiats[1] que retire l'Etat sont allés sans cesse en augmentant; ils ne dépendent pas des recettes, mais du chiffre toujours croissant des capitaux fournis par les Compagnies. Quant au partage éventuel des bénéfices entre l'Etat et les actionnaires, s'il a paru ne pas suivre la même marche ascensionnelle, cela ne résulte pas du taux stipulé en faveur des deux parties contractantes, et, à une augmentation du dividende correspond un accroissement des profits de l'Etat.

Quoique les bénéfices de l'Etat augmentent en même temps que les charges qu'il s'impose dans l'intérêt des chemins de fer, cependant le chiffre de ces bénéfices est proportionnellement plus petit que le total des charges. En tenant compte des subventions en argent et en travaux, des annuités capitalisées (y compris les subventions accordées aux anciennes Compagnies rachetées par l'Etat[2]), on peut, d'après la participation du Trésor aux dépenses de construction des lignes d'intérêt général, déterminer le bénéfice de l'Etat :

SUBVENTIONS DE L'ÉTAT		BÉNÉFICES DE L'ÉTAT	%
1865	979.935.000	1865 (3)	9,64
1869	1.122.840.000	1869 (3)	10,24
1881	1.922.023.000	1881	12,87
1883	2.122.966.000	1883	12,22
1890	3.535.450.000	1890	8,38
1892	3.922.804.000	1892	6,82
1893	**4.067.953.000**	1893	6,54
1894	**4.133.739.000**	**1894**	**4,92**
1895	**4.204.425.000**	**1895**	**5,04**
1896	**4.291.822.000**	**1896**	**5,07**
1897	**4.346.236.000**	**1897**	**5,06**
1898	**4.391.644.000**	**1898**	**5,17**

Lors de la détermination des frais d'établissement du réseau des chemins de fer de l'Etat, on n'a porté en compte que les subventions fournies à fonds perdu par le Trésor avant l'époque du rachat, l'intérêt des frais d'acquisition de ce réseau devant influer sur le chiffre du rendement. Si, au point de vue budgétaire, on veut comprendre dans le calcul la totalité des dépenses d'établissement du réseau de l'Etat, il convient d'ajouter le produit net de ce réseau aux sommes représentant les profits particuliers de l'Etat et d'en retrancher, d'autre part, les charges financières du capital d'acquisition ou de construction.

1. Voir pages 708 et 709.
2. Voir le tableau des frais d'établissement des principales lignes, pages 544 et 564.
3. M. Césanne, dans le rapport sur la grande enquête des chemins de fer du 3 février 1873, donnait le chiffre de 11,33 %, parce qu'il fixait à 1.010.000.000 le total des subventions; — voir également M. Aucoc, *Des moyens employés pour constituer le réseau des chemins de fer français et, en particulier, des conventions relatives à la garantie d'intérêts et au partage des bénéfices.*

	1881	1890	1893	1894	1895	1896	1897	1898
	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs
Lignes d'intérêt général (y compris les dépenses faites sur le réseau de l'État)..................	2.302.812.000	4.183.340.000	4.741.946.000	4.819.965.000	4.897.867.000	4.992.945.000	5.066.793.000	5.120.162.000
TOTAL des bénéfices immédiats du Trésor et des excédents d'exploitation du réseau de l'État......	250.331.207	302.588.847	275.042.576	212.218.533	221.605.641	229.331.446	232.111.500	240.894.934
A déduire :								
Charges financières du capital de construction du réseau de l'État.........	17.135.517	23.826.150	24 980.996	25.565.940	25.811.865	26.155.620	27.028.710	27.376.705
RESTE.............	233.195.690	278.762.697	250.061.580	186.652.593	195.793.756	203.175.826	205.082.790	213.518.229
Ce qui représente, par rapport à l'ensemble du capital fourni par le Trésor.	10,13 %	6,66 %	5,27 %	3,87 %	3,99 %	4,06 %	4,05 %	4,16 %

Donc, même en comprenant tous les frais d'établissement du réseau de l'Etat, la rémunération du capital fourni par le Trésor dépasse de beaucoup le taux ordinaire de placement. Mais il ne faut pas oublier non plus que les dépenses à la charge de l'Etat nécessitent un service d'intérêts et d'annuités fort élevé.

D'après une étude faite, en 1894, par le Ministre des Finances, M. Burdeau, le Trésor, jusqu'à la fin de 1893, avait fourni comptant 2.900 millions environ, sur les 4.741 millions de francs accordés aux lignes d'intérêt général à titre de subventions ou pour le rachat des lignes du réseau de l'Etat; cette dépense avait été couverte, en majeure partie, par des emprunts, et le surplus, 1.850 millions en chiffres ronds, était payé au moyen d'annuités[1].

L'intérêt et l'amortissement de ces 2.900 millions de francs exigeaient en chiffres ronds 130 millions de francs (y compris 1.500.000 francs pour les lignes des colonies); la part du Trésor, en capitaux effectivement versés dans les frais d'établissement des chemins de fer de la métropole, était de 128.500.000 francs. Quant aux annuités, elles s'élevaient pour 1893 :

	Francs.
Budget du Ministère des Finances[2]	40.200.000
Budget du Ministère des Travaux publics (annuités anciennes)	8.900.000
Annuités des lignes de 1883	22.300.000
Compte de la soulte avec l'Orléans	2.500.000
TOTAL	73.900.000

Ainsi donc, la charge annuelle du Trésor pour les dépenses d'établissement des lignes d'intérêt général françaises, s'élevait, en 1893, au total de 202.500.000 francs; en regard de cette somme, on doit porter le profit procuré par ces lignes : 275 millions en chiffres ronds[3]. La différence de 72.500.000 francs, soit 1,50 % des 4.700.000.000, forme le bénéfice de l'Etat.

Mais le Trésor renonce à affecter ce bénéfice à ses besoins généraux. Dans la politique française en matière de chemins de fer, l'Etat ne s'est placé qu'au troisième rang et il a réservé ses droits au partage des produits nets pour l'époque où les Compagnies pourront donner elles-mêmes ce bénéfice. Jusque-là, les bénéfices que l'Etat retire des lignes sont restitués sous forme d'avance de garantie. C'est ainsi que l'achèvement du réseau et que

1. Voir l'article de M. Colson dans la *Revue des Deux Mondes*.

2. Il convient de laisser de côté l'annuité de 2.480.000 francs pour les garanties de 1870 et 1871, et l'annuité de 20.500.000 francs, relative au rachat des lignes cédées à l'Allemagne. Ces deux sommes représentent, dans le budget de l'État, une charge provenant de la guerre de 1870. Il ne faut pas non plus porter en compte l'annuité de 4.500.000 francs due à la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée pour son réseau algérien, car, dans notre calcul, nous ne nous occupons que des lignes d'intérêt général de la métropole.

3. Voir le tableau de la page 713.

l'exploitation des lignes plus ou moins productives ont été assurés; c'est ainsi surtout que l'amortissement du capital emprunté par les Compagnies et que le remboursement des avances de garantie furent rendus plus faciles.

Ces avances de garantie, dont le chiffre est sensiblement égal au total des profits annuels que l'Etat retire des voies ferrées, sont le couronnement de la politique française en matière de chemins de fer; aussi la connaissance de la véritable nature de la garantie d'intérêts est-elle indispensable pour apprécier ce système [1].

Nous y consacrerons la troisième partie de ce chapitre.

1. A l'inverse de ce qui se fait en France et contrairement aux arguments mis en avant pour l'absorption par l'État des chemins de fer en Prusse, le Trésor prussien fait un tout autre usage des « bénéfices d'entrepreneur », obtenus grâce à un impôt exorbitant sur le trafic. Ce bénéfice n'est pas affecté à développer les transports ni à amortir la dette, c'est un produit budgétaire qui devrait être remplacé par des ressources ayant franchement le caractère et le nom d'impôt.

TROISIÈME PARTIE.

LA GARANTIE D'INTÉRÊTS.

Par les conventions de 1859, l'État a pris l'engagement de garantir le paiement des intérêts des capitaux employés dans la construction des chemins de fer. C'est la base, la caractéristique du système français ; mais il était formellement entendu que les versements éventuels de l'Etat, pour cette garantie, devaient être considérés comme des avances remboursables par les Compagnies.

La loi du 15 juillet 1840 avait, pour la première fois, édicté une garantie de cette espèce en faveur de la Compagnie d'Orléans : ce mode de concession fut également adopté par l'Etat, pendant plus de dix ans, mais dans des cas isolés et à titre exceptionnel.

Après 1852, l'Etat accordait beaucoup plus fréquemment des garanties d'intérêts [1], mais ne songeait pas encore à limiter la durée de son engagement. Les Compagnies ne faisaient pas appel à l'Etat, car leur réseau exploité ne comprenait alors que des lignes principales dont le trafic, dès leur ouverture, avait été rémunérateur. Mais il fallut bientôt doter de chemins de fer des contrées plus pauvres et traverser des localités où l'établissement des lignes était sinon plus difficile, du moins plus coûteux. Les Compagnies hésitaient à entreprendre ces travaux, peu rémunérateurs, croyaient-elles, pour leurs actions. C'est alors que le Gouvernement se décida à étendre sa garantie d'intérêts, pour hâter les constructions nouvelles qu'on lui demandait, de tous côtés, dans le but d'augmenter les raccordements avec les réseaux déjà en exploitation.

Ce mode de concours financier une fois établi, en principe, il était relativement facile, par des engagements de garantie, d'amener les Compagnies existantes à entreprendre de nouvelles lignes, ou même des réseaux entiers. On pouvait aussi profiter de la nécessité pour elles de se développer, et leur imposer, en échange de l'assistance éventuelle du Trésor, les charges de l'établissement du *nouveau réseau ;* on obtenait ainsi des avantages nouveaux pour le pays [2].

La limitation de durée de la garantie, — cinquante ans à partir du 1er janvier 1865, — fut une sorte de transaction entre les adversaires du régime de la garantie et les partisans d'une garantie illimitée, et on admit qu'elle devait se prolonger pendant la période probable d'amortissement des emprunts des Compagnies.

En même temps le contrôle financier de l'Etat fut renforcé.

1. Jusqu'en 1858 elles s'élevaient en totalité à 60 millions.
2. Voir *Système des Conventions de* 1859, chapitre V et chapitre XVIII, première partie.

La plupart des lignes concédées après 1859, et dont le groupement constitua le *nouveau réseau*, profitèrent également de la garantie; mais l'Etat réussit à atténuer la répercussion possible pour son budget de ces engagements de garantie.

Par les conventions de 1863, les Compagnies de l'Est et de l'Ouest consentirent à abaisser leur dividende minimum réservé, et la Compagnie d'Orléans augmenta le nombre de ses actions, sans réclamer un supplément de dividende réservé.

Lors de la discussion des conventions de 1883 [1], on regarda encore la garantie d'intérêts comme un des meilleurs modes du concours financier de l'Etat pour la construction des lignes dont personne ne demandait la concession et dont la charge aurait incombé à l'Etat.

Alors la majorité parlementaire, malgré ses préventions contre les Compagnies, considéra, soit par la force des choses, soit par souci de l'intérêt général, qu'il était préférable de laisser l'exploitation des réseaux aux grandes Compagnies. On pensait alors que l'Etat avait plus d'action sur elles par ses engagements de garantie équivalents aux charges des nouvelles lignes, que par des subventions directes en capital, ou bien, comme cela avait eu lieu souvent au début des chemins de fer, par une association directe avec les Compagnies, en souscrivant des actions et des obligations.

De plus, la situation financière de 1883 imposait à l'Etat la nécessité d'éviter toute espèce d'emprunt et de reporter sur la plus grande période possible le paiement de sa subvention.

Enfin, on pouvait espérer en même temps que les garanties promises donneraient précisément à l'Etat les armes les meilleures pour constater régulièrement la gestion et la comptabilité des Compagnies. Ainsi, autant que possible, on comptait sur des avantages importants au profit de l'Etat et du public ; car l'expérience avait démontré, pour diverses tentatives d'amélioration, que le progrès était bien plus certain avec des Compagnies liées par la garantie d'intérêts qu'avec des Sociétés indépendantes.

Par ailleurs, la situation économique des Compagnies, au commencement de 1880, paraissait particulièrement brillante, et les prévisions de M. de Franqueville sur l'époque du remboursement à l'Etat de la dette de garantie se confirmaient si bien que deux Compagnies avaient déjà commencé le remboursement de leur dette. Aussi, croyait-on pouvoir fixer l'époque où les autres Compagnies n'auraient plus recours à la garantie de l'Etat, où leurs propres dettes de garantie seraient remboursées, et où l'Etat pourrait participer aux bénéfices des chemins de fer.

Cette manière de voir, ou plutôt ces illusions ôtaient à la garantie d'intérêts son caractère effrayant. L'optimisme général, conséquence naturelle de l'essor surprenant des chemins de fer pendant les dernières années, fut la cause de l'erreur des hommes les plus expérimentés dans l'Administration, le Parlement et la presse. Ils crurent que la garantie d'intérêts, même avec les charges nouvelles stipulées par les conventions de 1883, ne s'élèverait jamais à des chiffres bien élevés ; que la clause de la garantie était une des moins importantes des nouvelles conventions et qu'il n'y avait pas lieu de la

1. Voir chapitre XIII, pages 274 et suivantes.

discuter. C'est ainsi que, dans les débats parlementaires relatifs aux conventions de 1883, on peut citer seulement quelques phrases concernant la garantie d'intérêts.

Pour tous ceux qui ne partageaient pas l'optimisme de l'époque, la clause de garantie ne paraissait pas dangereuse ; car, nous le répétons, en payant la garantie, l'État ne fait qu'escompter les excédents éventuels des lignes d'intérêt général. Il y avait, de plus, toutes sortes de motifs pour reprendre les anciens errements du système financier des chemins de fer.

Du reste, ce qui caractérise le peu d'importance qu'on attachait aux charges financières nouvelles devant résulter de la garantie d'intérêts, ce sont les paroles que M. Raynal, Ministre des Travaux publics, prononçait, le 19 juillet 1883, à la Chambre des députés, et qui n'ont rencontré aucun contradicteur : « La garantie ne sera appliquée qu'à la ligne de l'Ouest. « Pour l'Orléans, cet abaissement du point de partage a cette importance « que le partage des deux tiers se produira, aura son application en 1885 « probablement, mais certainement en 1886. Je suis très affirmatif à cet « égard, parce que la certitude est absolue. Et, si je tiens à rester sur une « grande réserve là où le doute existe, je veux être affirmatif sur les points « où cela m'est permis par une étude consciencieuse de la question. »

Dix ans plus tard, lors de l'interpellation sur la durée de la garantie promise aux Compagnies d'Orléans et du Midi, M. Raynal soutenait la même thèse : « Au moment de la conclusion des conventions, disait-il, on « pensait que la garantie d'intérêts ne jouerait pas ; les résultats de l'exploi- « tation de 1878 à 1882 permettaient de l'affirmer. » Et ensuite : « Qui peut « s'étonner que, moi aussi, j'aie participé à l'optimisme général ? Consultez « tous les documents parlementaires, les travaux des Commissions, et votre « surprise disparaîtra. »

Quant au fait qu'en 1883 tout le monde était d'accord avec le Gouvernement pour admettre que les garanties consenties par l'Etat ne seraient pas une charge pour ses finances, M. Pelletan, le défenseur le plus obstiné de la reprise des lignes par l'Etat, le reconnaît lui-même dans son interpellation de 1894 : « On ne peut nier — dit-il — qu'alors beaucoup de personnes « ont cru à la prospérité des deux Compagnies de l'Orléans et du Midi.

« Il y avait là, en effet, quelque chose du grand mouvement des « chemins de fer qui s'est produit dans les années 1881 et 1882 ; mais il y « avait surtout un trompe-l'œil qui n'aurait pas dû abuser le Gouverne- « ment. »

Ce trompe-l'œil, M. Pelletan en avait été abusé, lui aussi, en 1883 comme le prouve son discours du 21 juillet 1883, dans lequel il reprochait au Gouvernement de n'avoir pas encore effectué le rachat : « Pour les « chemins de fer — déclara-t-il — le temps c'est de l'argent. Le temps « travaille pour elles. Il fait monter leurs recettes suivant une proportion « mathématique ; et, avec les recettes, le prix du rachat. »

« Vous savez que, en 1879, il a été question de racheter l'Orléans, « l'annuité à payer aurait été de 80 millions ; aujourd'hui de combien de « millions le chiffre serait-il plus fort ? Et c'est l'argument qu'on fait valoir

1. *Journal officiel* du 23 juin 1894, page 1125.
2. *Journal officiel* du 22 juillet 1883, page 1802.

« contre le rachat. On dit : Oh! oui! en 1879, l'opération aurait été avanta-
« geuse ; mais aujourd'hui cela coûterait trop cher. Il est trop tard!

« Il est trop tard! Et que dira-t-on dans quinze ou vingt ans; quand le « revenu des Compagnies, quand l'annuité à payer, en cas de rachat, seront « augmentés de centaines de millions! C'est alors qu'on vous dira qu'il est « trop tard! »

Tandis qu'en 1883 M. Pelletan et les adversaires les plus ardents de l'exploitation par les grandes Compagnies partageaient l'optimisme général sur la situation des chemins de fer, le Gouvernement, obligé de se débarrasser des charges financières du *Grand Programme*, ne s'effraya pas d'accorder éventuellement à chacune des Compagnies la garantie d'intérêts jusqu'en fin de concession. Loin de paraître dangereuse, cette prolongation de la durée de garantie semblait consolider, de la façon la plus avantageuse, le crédit déjà excellent des Compagnies, afin de leur permettre d'assumer les charges financières imposées par l'Etat.

Il y avait, du reste, un précédent : la loi du 11 juin 1880, relative aux chemins de fer d'intérêt local, avait formellement sanctionné le principe d'une garantie pendant toute la durée de la concession. De 1880 à 1883, on avait concédé de nombreuses petites lignes, auxquelles l'Etat et les départements accordaient une garantie illimitée, et tout le monde reconnaissait que le concours financier des départements et de l'Etat constituait une charge relativement lourde.

Que l'Etat courût un danger quelconque en offrant aux grandes Compagnies de semblables garanties, personne en France ne le crut lors de la discussion des conventions de 1883.

Aussi accepta-t-on sans contestation la modification apportée au régime de la garantie d'intérêts, et personne ne protesta lorsque quatre Compagnies obtinrent chacune une prolongation différente de la garantie : pour la Compagnie de l'Est, vingt ans, jusqu'au 31 décembre 1934; pour la Compagnie de l'Ouest, vingt et un ans, jusqu'au 31 décembre 1935; pour les Compagnies d'Orléans et du Midi, jusqu'à l'expiration de leur concession, c'est-à-dire jusqu'à la fin des années 1956 et 1960.

Il y a lieu d'examiner attentivement les motifs de cette prolongation de la durée des garanties; car, à ce sujet, un débat retentissant s'est élevé récemment entre l'Etat et les Compagnies de l'Orléans et du Midi.

L'exposé des motifs [1] de la loi approbative des conventions de 1883 était ainsi conçu : « Si la question des chemins de fer a des faces multiples, l'intérêt le plus évident et le plus immédiat consiste à assurer l'exécution des travaux engagés ou promis, l'achèvement des voies ferrées sur lesquelles les populations ont le droit de compter. L'arrêt total ou partiel des entreprises commencées par l'Etat, sur une longueur actuelle de plus de 7.000 kilomètres, aurait à tous les points de vue les résultats les plus funestes. Il fallait donc à tout prix assurer la continuation des travaux, tout en dégageant la situation financière... »

Dans le même sens, la déclaration ministérielle portée devant le Parlement, le 22 février 1883, contenait les lignes suivantes : « Nous allons ouvrir « les négociations avec les grandes Compagnies dans le ferme espoir qu'il en

[1] Voir *Documents parlementaires. — Chambre des députés*, n° 1977, de 1883.

« sortira des conventions équitables, respectueuses des droits de l'État et « qui faciliteront l'exécution des grands travaux publics, sans charger à « l'excès notre crédit. »

Les Compagnies, comme on l'a vu à diverses reprises, devaient se charger de la construction des lignes neuves dont l'établissement avait été reconnu absolument urgent. M. de Freycinet l'avait formellement déclaré en 1879, mais il n'avait pas caché la lourde charge qui en résulterait pour le Trésor.

Puisque les Compagnies consentaient à recueillir un héritage aussi dangereux, cela n'étonne pas qu'elles aient réclamé le *bénéfice d'inventaire* et qu'elles aient demandé à l'Etat, en raison des travaux exécutés pour son compte, la garantie des insuffisances éventuelles d'exploitation.

De même, l'Etat, qui ne voulait plus recourir à des appels directs au public, devait, autant que possible, apporter son concours aux Compagnies qui allaient prêter leurs capitaux pour la construction de nouvelles lignes. C'était indispensable, car il ne fallait pas que le crédit des Compagnies, intermédiaires en quelque sorte entre l'Etat et les rentiers, pût être affaibli, par suite des charges des lignes improductives.

Déjà, en 1859, en imposant aux Compagnies l'achèvement du second réseau, l'Etat, devant les bénéfices aléatoires de cette incorporation, n'avait pas hésité à leur promettre en compensation sa garantie d'intérêts pour une période de cinquante ans. En 1883, il était donc naturel qu'il consentît des avantages analogues pour l'achèvement du troisième réseau, qui devait forcément produire une aggravation des charges.

En 1859, une garantie de cinquante années avait pu paraître suffisante, car il était permis d'espérer que les recettes éventuelles du second réseau assureraient l'amortissement des capitaux employés ; pour les lignes du troisième réseau, au contraire, on ne pouvait espérer que l'excédent de recettes permettrait d'amortir les nouveaux emprunts contractés pour la construction de ces lignes.

De plus, en 1859, les Compagnies étaient dans une situation difficile : elles avaient besoin du concours de l'Etat ; en 1883, c'était l'Etat, au contraire, qui devait leur faire appel ; elles avaient un crédit excellent, et elles étaient encore sous le coup des menaces de rachat qui avaient éclaté quelques mois auparavant.

D'autre part, pour la réalisation du *Grand Programme* il fallait, achever des lignes dont la construction avait été interrompue par suite de difficultés financières ; aussi le Gouvernement avait-il été invité par la Chambre à entrer en relations avec les Compagnies, qui seules étaient en mesure de venir en aide à l'Etat, et pourtant, sous aucune autre législature, l'hostilité du Parlement contre les Compagnies n'avait été aussi manifeste. L'Etat était, par conséquent, décidé et disposé à faire de grands sacrifices ; il était prêt même à accorder, le cas échéant, des garanties illimitées.

Il convient de rappeler que des études approfondies avaient précédé les pourparlers engagés avec les Compagnies et que, pour les principes financiers à adopter dans les nouvelles conventions, une Sous-Commission financière avait été instituée en octobre 1882. Lors des délibérations de cette Commission, sur la demande de MM. Peulevey et Magnin, le Sous-

Secrétaire d'État aux Travaux publics expliqua, le 24 janvier 1883, que la garantie d'intérêts pourrait être illimitée dans sa durée[1].

M. Joseph Gay, Directeur du mouvement général des fonds au Ministère des Finances, dans son rapport sur les propositions de la Sous-Commission financière, confirma cette déclaration et ne trouva aucun contradicteur : « Il a été expliqué à la Sous-Commission que la garantie dont il s'agit « pourrait, s'il y a lieu, n'être pas limitée dans sa durée et s'étendre au « besoin jusqu'à l'expiration des concessions. »

On comprend facilement que toutes les Compagnies aient songé à profiter de ces heureuses dispositions.

L'Etat ne négocia pas sur des bases uniformes : il conclut, au contraire, six conventions distinctes. Chaque Compagnie traita selon sa situation et s'efforça de sauvegarder le mieux possible ses intérêts particuliers.

La Compagnie d'Orléans avait pris comme négociateur M. Andral ; celle du Midi, M. d'Eichthal, tous deux hommes d'affaires extrêmement habiles et vraiment expérimentés.

Parmi les six grandes Compagnies, on regardait alors le Paris-Lyon-Méditerranée et le Nord comme étant les plus prospères; elles n'avaient pas, jusqu'alors, fait appel à la garantie de l'Etat : aussi ne jugeaient-elles pas nécessaire de demander un concours financier différent de celui dont elles n'avaient pas encore profité.

Quant aux quatre autres, elles sollicitaient avec insistance de nouveaux avantages ; mais leurs prétentions variaient selon leur situation.

Cette répartition du réseau français en deux groupes fut adoptée de nouveau quelques années plus tard, à la Chambre des députés. Dans la séance du 23 février 1886, un adversaire déclaré des grandes Compagnies, M. Wilson, à propos de la réforme des tarifs, souleva une longue discussion sur les conventions de 1883[2].

« Lors des conventions de 1883, nous avons fait, dit-il, entre les Compa- « gnies, une distinction : pour les unes on a établi un revenu dit *réservé*, et « pour les autres un revenu *garanti*, c'est-à-dire qu'en ce qui concerne les « quatre Compagnies pauvres on a garanti d'une manière absolue toutes leurs « insuffisances. » Cette dernière allégation était erronée, car la Compagnie de l'Est et celle de l'Ouest n'obtinrent la garantie que jusqu'en 1934 et 1935, tandis que, pour les Compagnies d'Orléans et du Midi, la garantie fut étendue à toute la durée de leur concession.

Cette prolongation de garantie pour le Midi et pour l'Orléans s'expliquait par la différence des charges qu'elles assumaient du fait des conventions nouvelles. La Compagnie d'Orléans avait dû accepter la concession de plus de 2.400 kilomètres de nouvelles lignes ; l'Est n'en prenait que 1.000, et l'Ouest 1.600. En d'autres termes, les nouvelles charges de la Compagnie d'Orléans représentaient 25,18 % du revenu net de 1883 ; celles de l'Est, 22,33 % ; et celles de l'Ouest, 23,55 %. En outre, la Compagnie du Midi, classée jusqu'alors parmi les Compagnies pauvres, était, en 1883, dans une situation si prospère qu'elle n'avait à craindre ni le refus des propositions de l'Etat, ni le maintien du *statu quo*, ni le rachat; son dividende réservé

1. Voir M. Alfred Picard, *Histoire des chemins de fer*, t. V, page 710.
2. Voir le *Journal officiel* de 1886, page 288.

atteignait, en effet, le chiffre de 40 francs, et l'état des recettes était si favorable qu'elle allait rembourser sa dette de garantie. Aussi, le rachat de la ligne aurait-il, d'après les calculs officiels, donné aux actionnaires un revenu assuré de 70 francs ; la Compagnie, en se contentant d'un dividende garanti de 50 francs, avait donc le droit de prétendre à ce que ces 50 francs fussent garantis à ses actionnaires jusqu'à la fin de la concession.

Pour l'Est, la convention du 31 décembre 1875 avait prolongé, pour les lignes nouvelles, la garantie jusqu'au 31 décembre 1934 ; par suite, étendre la garantie pour tous les réseaux jusqu'à cette date semblait une conséquence toute naturelle.

La situation de la Compagnie de l'Ouest, malgré la progression de ses recettes, paraissait moins favorable que celle des autres Compagnies ; aussi le Gouvernement était-il peu disposé à lui accorder un prolongement de garantie jusqu'à l'expiration de la concession.

Toutes ces circonstances spéciales, jointes à la situation générale des Compagnies, lors de la conclusion des conventions, expliquent, d'une part, leur insistance à se prémunir contre des insuffisances de recettes, d'autre part, la facilité avec laquelle le Gouvernement consentit à accorder la garantie, à en étendre la durée, selon les Compagnies.

Cela peut étonner tous ceux qui prétendent juger les conventions en s'appuyant sur les résultats ultérieurs ; mais cela ne surprend pas les esprits impartiaux, qui jugent les faits d'après la situation de 1883.

On peut objecter, il est vrai, que, si l'optimisme du Gouvernement avait été partagé par les conseils d'administration de l'Orléans et du Midi, ces deux Compagnies n'auraient pas insisté avec autant d'ardeur pour la prolongation de la garantie.

Pourquoi le Nord et le Paris-Lyon-Méditerranée n'ont-ils pas demandé d'accroître la durée de la garantie ?

Pour le Nord, la réponse est facile : cette Compagnie n'a jamais eu, depuis 1883, recours aux avances de l'Etat ; ses prévisions étaient donc exactes.

Pour le Paris-Lyon-Méditerranée, sa situation, en 1883, paraissait si brillante qu'elle avait manifesté, ainsi que l'a dit M. Raynal, dans la séance du 23 juin 1894, l'intention de renoncer d'elle-même à toute espèce d'engagement de garantie.

Ce qu'on peut donc dire, c'est que les représentants des Compagnies d'Orléans et du Midi ne furent pas hypnotisés par le mirage de brillantes recettes ultérieures, et qu'ils furent assez prudents pour assurer leurs actionnaires contre toutes les éventualités de l'avenir [1].

1. Cette situation a été démontrée d'une façon lumineuse, lors du procès relatif à la durée de la garantie, que les Compagnies de l'Orléans et du Midi ont gagné au Conseil d'État. Alors que, pour quatre Compagnies, la date de l'expiration de la garantie a été expressément stipulée dans la convention de 1883, l'article 14 de la convention avec l'Orléans et l'article 13 de la convention avec le Midi commençaient en ces termes : « Les dispositions des conventions concernant la garantie d'intérêts à la charge de l'État et le partage des bénéfices seront *remplacées*, à compter du 1er janvier 1884, par les dispositions suivantes. »

Puis ces deux articles énuméraient toutes les hypothèses du fonctionnement de la

Quant aux autres changements apportés par les conventions de 1883 au système de la garantie d'intérêts : suppression de l'ancien et du nouveau

garantie, mais ne fixaient, même implicitement, aucune date, pour limiter cette garantie.

Au Parlement, lors de la discussion des conventions de 1883, cette question de la limitation n'avait donné lieu à aucun débat et n'avait été traitée par aucun orateur. C'était sans doute, comme on l'a exposé plus haut, d'après des déclarations authentiques, parce que l'on n'attribuait aucune importance à la garantie, et que l'on s'efforçait surtout d'attribuer à l'État les dispositions les plus avantageuses possible, en ce qui concerne le partage des bénéfices et les autres conséquences des conventions. Les actionnaires des Compagnies d'Orléans et du Midi avaient ensuite, dans les assemblées générales du 13 et du 22 décembre 1883, ratifié les conventions ; mais alors les conseils d'administration, et spécialement les deux présidents qui avaient signé au nom des Compagnies, leur avaient formellement déclaré que la garantie était valable pour toute la durée de la concession. Les rapports présentés aux actionnaires, lors de ces deux assemblées, avaient été soumis au Ministre des Travaux publics qui ne formula aucune réserve à propos de ces déclarations. Immédiatement après, les deux Compagnies avaient changé le modèle de leurs titres, sur lesquels ils inscrivirent que la garantie de l'État était assurée, sans limitation de durée. Ces modèles, proposés également à l'approbation du Ministre des Travaux publics et du Ministre des Finances, ne donnèrent lieu à aucune observation, ainsi que l'a démontré l'avocat des Compagnies, Mᵉ Georges Devin. Ce ne fut que six ans plus tard, dans l'édition de 1889, *Documents principaux de la statistique des chemins de fer français au* 31 *décembre* 1887 (p. 147, tableau 6, *Conditions principales des concessions*, colonne 9, *Expiration de la période de garantie*), qu'on indiqua de nouveau, pour les deux Compagnies, la date du 31 décembre 1914. Comme ce relevé purement statistique n'est pas signé par le Ministre, qu'il ne porte aucune indication ayant un caractère impératif, et que les Compagnies ne reçurent aucune notification officielle, elles regardèrent cette inscription de date comme une erreur sans importance, commise au service de la Statistique du Ministère, et elles ne crurent pas nécessaire de réclamer contre cette erreur matérielle à laquelle, du reste, personne n'avait pris garde, et ne firent à ce sujet aucune démarche officielle pour la faire rectifier. Au mois de mai 1894, la question surgit devant le Parlement. M. Camille Pelletan déposa une demande d'interpellation, et le Gouvernement déclara qu'il s'opposerait aux prétentions des deux Compagnies. Celles-ci protestèrent immédiatement, dans une lettre adressée au Ministre des Travaux publics, le 31 mai 1894, et demandèrent qu'on leur donnât le moyen de faire trancher judiciairement cette question qui présentait tant d'importance au point de vue financier. Le Ministre signifia aux deux Compagnies, par décision du 15 juin 1894, d'avoir à modifier le libellé de leurs titres, en rectifiant les clauses concernant la garantie, et à soumettre le nouveau libellé à l'approbation ministérielle. C'était faire entrer le conflit dans la période aiguë : il ne s'agissait plus, en effet, d'une question en quelque sorte théorique, relative à la durée de la garantie, qu'il aurait fallu trancher seulement en 1914 ; on voulait immédiatement imposer une solution portant atteinte aux prétentions des Compagnies et pouvant avoir les conséquences financières les plus graves pour leur crédit aussi bien que pour la valeur des actions et des obligations (déjà, en effet, les actions de la Compagnie d'Orléans avaient baissé de 250 francs, et celles de la Compagnie du Midi, de 350 francs). Les deux Compagnies adressèrent de suite un pourvoi au Conseil d'État, qui est compétent pour juger les contestations sur la garantie d'intérêts, en vertu du décret du 6 mai 1863, et qui peut statuer au contentieux pour tous les litiges administratifs, quand les deux parties sont d'accord pour réclamer une décision de principe.

Les conclusions du procès étaient les suivantes :

1° Dire que la garantie de l'État s'étend à toute la durée de la concession ;

2° Annuler la décision attaquée, qui prétend borner la garantie au 31 décembre 1914 ;

3° Dire qu'il ne sera ajouté à la formule des titres d'obligations de ces Compagnies aucune mention limitant la durée de la garantie.

Après une brillante plaidoirie de Mᵉ Devin, le Conseil d'État, s'appuyant sur le texte et le sens de diverses conventions passées depuis 1859, adopta, par arrêt du 12 janvier 1895, les conclusions des Compagnies demanderesses et condamna l'État aux dépens.

Le point essentiel du litige était de savoir si l'expression « remplacer » abrogeait les anciennes dispositions sur la garantie d'intérêts et le partage des bénéfices, ou bien si

réseau, simplification des comptes en y comprenant le dividende minimum, ce n'étaient en somme que des changements de forme, puisque l'attribution

l'on devait compléter, au moyen des anciennes conventions, les dates pour la limitation de la garantie n'existant pas dans les conventions de 1883. Les considérants de l'arrêt déterminent, à propos de l'expression « remplacer », quelles sont les dispositions des anciennes conventions qui ont été « abrogées » par les articles controversés de la convention de 1883, et quelles sont les « novations » mises à leur place.

Par suite de l'arrêt spécial à la Compagnie du Midi, le procès de la Compagnie d'Orléans se trouva tranché du même coup. Il était déclaré que, dans les conventions de 1859, de 1863 et de 1868, les clauses de la garantie d'intérêts et du partage des bénéfices étaient fixées dans des articles particuliers. L'article 9 de la convention de 1859 avait assigné, en termes formels, à la garantie d'intérêts une durée de cinquante ans, à partir du 1er janvier 1865, et l'avait limitée au capital maximum. Les deux premiers paragraphes de cet article avaient été ensuite « modifiés » par l'article 7 de la convention de 1863, en ce qui concerne le montant du capital garanti. La convention de 1868 avait « remplacé » ces deux paragraphes de l'article 9 de 1859 et l'article 7 de 1863 par de nouvelles dispositions, mais avait reproduit littéralement le paragraphe relatif à la durée de la garantie fixée à cinquante ans à partir du 1er janvier 1865. En outre, les trois conventions que nous venons de rappeler avaient fixé les clauses du partage des bénéfices dans des articles spéciaux : article 12 (convention de 1859), article 9 (convention de 1863) et article 13 (convention de 1868).

La convention de 1883 avait ensuite « remplacé » dans un seul article 13 les anciennes dispositions, tant sur la garantie d'intérêts que sur le partage des bénéfices, en tenant compte des modalités, différentes de fond et de forme, des conventions de 1863 et 1868; et, par suite, les stipulations inscrites dans les anciennes conventions, y compris celles relatives à la limitation de la durée de la garantie, se sont trouvées abrogées.

Quant à la prétendue novation résultant de l'article contesté de la convention de 1883, elle n'existe pas ; cet article institue un système complet, aussi bien pour la garantie d'intérêts que pour le partage des bénéfices, et reste muet sur la date d'application. Par suite de l'abrogation des stipulations anciennes, il faut donc s'en tenir aux termes de l'article contesté. Au surplus, la convention de 1883 ne s'occupe pas de la garantie d'intérêts et du partage des bénéfices dans des articles différents, comme l'avaient fait les autres conventions qui fixaient des dates différentes ; par suite de la fusion en un article unique de tout ce qui touche à ces questions importantes, il faut en conclure que si, pour la garantie ou pour le partage, une date était prévue, cette date devrait être applicable dans les deux hypothèses. Or, comme il n'est pas douteux que le partage des bénéfices doit avoir lieu pendant toute la durée des concessions, il s'ensuit que la garantie d'intérêts doit pouvoir être réclamée également jusqu'à la fin des concessions.

Il est certain que, lorsqu'on a soumis les conventions à l'approbation du Parlement, on n'a présenté aucune explication de nature à créer des doutes sur l'importance de cet article, et qu'on est resté muet sur cette question de la durée de la garantie. Mais l'article contesté était compris dans la convention proposée au Parlement et ratifiée par la loi du 20 novembre 1883 ; et comme les Chambres, seules, ont le droit d'engager l'État définitivement, leur approbation s'étend sur toutes les stipulations de la convention, et même sur celles qui n'ont provoqué aucun débat spécial. Il est également certain que le Ministre n'a pas argué de ce silence lors de la discussion devant les Chambres pour protester contre l'interprétation des Compagnies.

Cette explication détaillée nous amène à reconnaître que la garantie d'intérêts accordée à la Compagnie du Midi — et également à la Compagnie d'Orléans — a une durée tout aussi longue que la concession. Donc le Ministre, en sommant les Compagnies de mentionner sur leurs titres que la garantie devait prendre fin le 31 décembre 1914, avait méconnu les droits résultant de la convention du 9 juin 1883 (convention avec la Compagnie du Midi).

C'est ce qui résulte de l'arrêt du Conseil d'État, qui a annulé la décision du Ministre des Travaux publics, en date du 15 juillet 1894, et a condamné l'État aux dépens.

Telle fut l'issue de ce procès, prévue, du reste, par les juristes et les hommes politiques de bonne foi.

Mais ce côté juridique de la durée de la garantie ne fut pas le seul : on avait provoqué à la Chambre des députés un incident fort curieux, car il déjoua les intrigues et les combinaisons politiques de certains partis.

Aprés que la presse se fut emparée de la question et que des articles particulièrement

du revenu réservé avait, dans la pratique, pour objet de garantir effectivement les obligations de l'ancien réseau. On croyait surtout, en 1883, que les

violents eurent été jetés sous les yeux du public, le Parlement voulut aussi placer son mot, lors de la discussion du budget de 1895. Il se trouvait justement que le projet de budget de 1895 déposé, le 17 mars 1894, par le Ministre des Finances, M. Burdeau, contenait quelques dispositions spéciales relatives à la garantie d'intérêts des Compagnies et surtout des Compagnies d'Orléans et du Midi. Ces dispositions furent vivement combattues. En même temps, le journal *la Voie ferrée* s'efforça de prouver que la garantie de l'Orléans et du Midi devait prendre fin en 1914 ; la Chambre aurait voulu ajourner la solution, mais les deux Compagnies répondirent, dans le compte rendu aux actionnaires concernant les comptes de 1893, aux articles de *la Voie ferrée* et soutinrent la thèse inverse en reproduisant les passages des comptes rendus des assemblées générales de 1883. Entre temps, comme le constata à la tribune le Ministre des Travaux publics, M. Barthou, la spéculation commença une campagne de baisse sur les titres des chemins de fer, et on vit discuter la durée de la garantie dans *le Figaro*, sous la signature de M. Camille Pelletan, dans *le Petit Journal*, dans *l'Intransigeant*. Le 20 mai, M. Camille Pelletan se décida à interpeller le Président du Conseil, M. Casimir-Périer, et le Ministre des Travaux publics, M. Jonnart. Mais le Conseil des Ministres annonça son intention de ne pas admettre l'interprétation des Compagnies : il s'appuyait sur l'avis de la « Commission de Vérification des comptes » et, surtout, rappelait que M. Alfred Picard, dont l'autorité est indiscutable, s'était prononcé, dans son *Traité des Chemins de fer*, en termes un peu réservés, il est vrai, pour la thèse soutenue par M. Pelletan. A la suite de cette décision du Conseil des Ministres, la presse publia une correspondance (manquant un peu de dignité) entre M. d'Eichthal, président du Conseil d'administration de la Compagnie du Midi, et le Ministre de l'Intérieur, M. Raynal, qui donna alors sa démission. Comme Ministre des Travaux publics en 1883, il avait signé les conventions ; aussi déclarait-il dans sa réponse : *J'affirme que ni dans le cours des longues négociations de* 1883, *ni pendant la discussion devant le Parlement, il n'a jamais été question de proroger la durée de la garantie d'intérêts. Si telle avait été mon intention, j'aurais évidemment procédé, comme je l'ai fait pour les Compagnies de l'Est et de l'Ouest, en fixant avec précision les nouvelles échéances. L'article* 13 *de la convention sur le Midi n'a nullement la portée que lui attribue M. d'Eichthal.* Le 31 mai, le Ministère Charles Dupuy succéda au Ministère Casimir-Périer, et, le 23 juin, eut lieu la discussion de l'interpellation qui suivit ainsi de quelques jours le pourvoi, en date du 15 juin, par lequel les Compagnies attaquèrent la décision du Ministre. M. Camille Pelletan avait modifié alors son interpellation, en la faisant porter sur la décision prise, le 22 mai, par le Gouvernement ; la discussion, fort orageuse, se transforma en attaque contre M. Raynal. Mais cet orateur persista dans la déclaration qu'il avait faite dans sa réponse à M. d'Eichthal, et, par ailleurs, repoussa avec énergie le reproche qu'on lui faisait de son erreur et de celle du Gouvernement de 1883 sur les avances éventuelles de garantie, en prouvant que son adversaire, M. Camille Pelletan (comme, du reste, l'opinion publique), avait commis la même erreur et partagé le même optimisme. Un ordre du jour approuvant l'attitude du Gouvernement termina les débats.

Le 12 janvier 1895, le Conseil d'État rendit son arrêt qui fut favorable à la thèse des Compagnies ; aussi le Ministre des Travaux publics, M. Barthou, donna-t-il sa démission, et M. Millerand déposa-t-il, le 14 janvier, une interpellation dont on décida la discussion immédiate. L'interpellateur et les orateurs qui prirent part à la discussion, accusèrent formellement M. Raynal d'avoir commis volontairement ou inconsciemment, dans les négociations de 1883, une véritable erreur, préjudiciable aux intérêts de l'État, et la Chambre adopta, sur la demande de M. Raynal, une motion de M. Millerand, à l'effet de nommer une Commission parlementaire qui examinerait si *M. Raynal, comme ancien Ministre des Travaux publics, devait être mis en accusation pour violation de ses devoirs professionnels.* Dans la séance du 28 mai 1895, le rapporteur de cette Commission spéciale, M. J. Darlan, déposa son rapport auquel était annexé un dossier volumineux. La Commission avait procédé à une enquête approfondie des dépenses de publicité des six grandes Compagnies, faites depuis 1883 ; elle avait examiné minutieusement tous les livres de commerce de la maison Raynal, passé en revue successivement les documents du Ministère des Travaux publics, ceux des Compagnies d'Orléans et du Midi, en produisant des dossiers de lettres et de correspondances, ainsi que toute la procédure des poursuites en diffamation, plusieurs fois engagées avec succès par M. Raynal ; enfin, elle avait entrepris

excédents d'exploitation des lignes productives de l'ancien réseau ne permettraient jamais aux grandes Compagnies de payer ces intérêts ; or, dans ce

une enquête contradictoire. Les conclusions du rapporteur étaient que M. Raynal, dans ses fonctions de Ministre, n'avait commis aucune faute qui puisse justifier sa mise en accusation.

La discussion de ce rapport eut lieu du 3 au 11 février 1896 ; elle prit six séances de la Chambre des députés et présenta une importance considérable, car elle fut, pour ainsi dire, une apologie du système de 1883, bien plus qu'une défense et une justification personnelle de l'ancien Ministre.

Dans les débats, ce furent toujours les anciennes critiques contre les Compagnies qu'on essaya de rajeunir en présentant les charges de la garantie sous les couleurs les plus noires. Par contre, les défenseurs des Compagnies montrèrent tous les avantages et toutes les facilités données par les conventions de 1883. La seule chose à relever, c'est que le groupe radical, ayant pour porte-parole M. Camille Pelletan qui reste toujours l'adversaire acharné des grandes Compagnies et des conventions de 1883, voulut tirer argument d'une assertion du Commissaire du Gouvernement dans le procès devant le Conseil d'État de 1894. M. Raynal, saisi de l'interprétation des Compagnies d'Orléans et du Midi, en ce qui concerne la durée des garanties, avait gardé le silence et avait exécuté les conventions sans protester contre cette interprétation. La gauche radicale voulut en faire un grief à M. Raynal, quoique la Commission d'enquête parlementaire n'eût pas trouvé qu'il y eût là des motifs suffisants pour incriminer l'ancien Ministre. M. Raynal, ainsi que M. Cendre, directeur des chemins de fer en 1883, avait effectivement eu connaissance de l'interprétation des Compagnies ; mais la Commission, après son enquête contradictoire, avait conclu que, si regrettable que soit, actuellement, ce silence de M. Raynal en 1884, cette omission n'avait aucun caractère dolosif, comme l'avait dit également le Commissaire du Gouvernement.

M. Raynal, pour répondre aux attaques de ses adversaires politiques, pouvait seulement déclarer qu'en novembre 1883, après que les conventions eurent été approuvées par le Parlement, ratifiées et exécutées par les Compagnies, conformément au texte primitif, le Parlement ne pouvait apporter aucune modification aux termes de cet accord, et que ces conventions avaient désormais force de loi. Aussi les débats actuels, sans but immédiat déterminé, n'étaient-ils qu'un prétexte pour agiter le pays, nuire au crédit des Compagnies et, par suite, retarder peut-être l'exécution des travaux ; du reste, s'il y avait désaccord entre l'État et les Compagnies, c'était sur l'interprétation des conventions ayant force de loi, et le Parlement, représentant une des parties contractantes, n'avait aucune qualité pour intervenir ; le Conseil d'État était seul compétent. Mais la question ne se posera qu'en 1914, puisque, jusqu'à cette date, tout le monde reconnaît aux Compagnies le droit de faire appel à la garantie d'intérêts. Les adversaires des conventions tentèrent, par un amendement, proposé par M. Ducos, à l'ordre du jour approuvant les conclusions de la Commission d'enquête, de faire voter un article additionnel contenant un blâme contre M. Raynal, à cause de son silence en 1884 ; car il « avait permis l'exécution des conventions » sans élever des protestations contre l'interprétation des Compagnies. Mais le président de la Commission d'enquête n'eut pas de peine à montrer combien les deux votes seraient alors contradictoires ; le considérant de l'article additionnel était également inexact, car le Ministre, représentant du pouvoir exécutif, n'avait qu'à exécuter les conventions ayant force de loi et n'avait pas la faculté de ne pas les appliquer ; il aurait gravement négligé son devoir professionnel et se serait aussi rendu coupable de dommages envers l'État s'il avait de lui-même empêché ou seulement retardé l'exécution de ces contrats. — La Chambre ne s'associa pas à la proposition du groupe radical, dont le défaut capital était de faire, en quelque sorte, réformer indirectement un acte judiciaire par une décision législative Après avoir adopté, par 378 voix contre 73, l'ordre du jour de la Commission d'enquête, elle repoussa l'amendement de blâme par 272 voix contre 218.

C'est ainsi que se termina cette discussion célèbre, à laquelle nous avons cru nécessaire de consacrer quelques pages ; car il peut être intéressant, pour l'Allemagne, de voir, par un exemple encore présent à toutes les mémoires, que ces enquêtes, qui parviennent souvent à l'Étranger présentées avec une partialité déplorable, grâce aux indications inexactes des journaux ou d'écrivains de parti, sont faites, en France, fort sérieusement par les personnages les plus compétents. **C'est précisément parce que les résultats de semblables enquêtes, après avoir perdu le piment de la nouveauté, ne sont pas connus,**

cas-là seulement, avec l'ancien système du revenu réservé, les actionnaires pouvaient subir une perte que la garantie ne couvrirait pas. C'est ainsi que la stipulation nouvelle du dividende minimum fut avantageuse pour l'Etat (sauf en ce qui concerne la Compagnie du Midi [1]).

Donc, les conventions de 1883 n'ont rien innové au point de vue de la garantie d'intérêts ; seul, le compte de l'exploitation partielle, qui n'était pas une nouveauté, prit une grande importance.

Depuis longtemps, il était d'usage que les intérêts pendant la construction et les déficits d'exploitation d'une ligne, qui n'était pas encore complètement ouverte, fussent, pendant la période de construction, ajoutés aux frais de premier établissement de la ligne. Les conventions de 1875 avec la Compagnie de l'Est avaient même tellement étendu ce procédé que les comptes de construction devaient rester ouverts jusqu'à l'achèvement de toutes les lignes de 1875.

Aussi les conventions de 1883 généralisèrent-elles cette mesure, afin de réduire, autant que possible, la garantie de l'Etat, et il fut stipulé formellement que le compte de l'exploitation partielle subsisterait jusqu'à l'achèvement de toutes les lignes désignées dans les conventions.

Mais, nous l'avons déjà vu, il s'agissait non seulement des lignes classées par le *Grand Programme*, mais aussi d'un grand nombre de voies concédées en 1875. Ce report à jet continu des intérêts et du déficit d'exploitation faillit prendre une extension bien plus considérable que celle des prévisions primitives. On avait, en effet, évalué à dix ans la période nécessaire pour l'exécution du *Grand Programme* et, dans la discussion des conventions de 1883, on s'était de nouveau leurré de l'espoir que, en dix ans environ, vers 1893, tout le réseau serait achevé.

Cependant, nous l'avons déjà dit au chapitre XIV, l'ouverture des chantiers et l'achèvement des travaux furent bien plus lents, et on dut songer à réduire le plus possible l'existence du compte de l'exploitation partielle ; il fallait arrêter cette végétation des déficits et des intérêts, car plus tard la garantie du Trésor aurait eu, tout d'un coup, à supporter une surcharge beaucoup trop lourde. Dans ce but, on conclut, en 1890, 1891 et 1892, avec les cinq grandes Compagnies faisant appel à la garantie, de nouvelles conventions [2] pour modifier les articles correspondants des conventions de 1883, et on décida que les lignes déjà achevées devaient cesser immédiatement de faire

qu'il y a dans les esprits, à l'Étranger, tant de préjugés sur la véritable situation en France.

(Voir : *Mémoires pour les Compagnies d'Orléans et du Midi contre M. le Ministre des Travaux publics*. Paris, Chaix, 1894. — *Affaire de la durée de garantie des Compagnies de chemins de fer : Plaidoirie de M. G. Devin*. Paris, imprimerie Péron, 1895. — *Rapport général et Annexes*, par M. J. Darlan. Chambre des Députés, session 1895, n° 1344. — *Journal officiel* des 24 juin, 21 juillet, 18 novembre, 7 décembre 1894 ; des 15 janvier et 29 mai 1895 ; des 4, 5, 7, 8, 11 et 12 février 1896.)

L'arrêt du Conseil d'État a paru au journal judiciaire *le Droit*, 59e année, n° 12, du 14-15 janvier 1895.

1. On l'a déjà vu au chapitre XIII et à la première partie du chapitre XVIII.

2. Ces conventions nouvelles ont été appréciées, au point de vue de leurs stipulations et de leur influence, dans le chapitre XIV, pages 356 et suivantes.

partie du compte de l'exploitation partielle pour être incorporées au compte unique d'exploitation.

Quant aux lignes encore en construction, on ne les rattacherait au compte de l'exploitation que le 1er janvier de l'année qui suit leur ouverture à l'exploitation.

Grâce à ces stipulations nouvelles, le compte de l'exploitation partielle diminuait rapidement, et l'on pouvait prévoir qu'il serait clos, d'ici peu de temps, par l'achèvement des travaux sur les lignes des concessions définitives. Il convient, toutefois, de rappeler qu'il existe encore beaucoup de lignes classées, concédées à titre éventuel. Mais, comme le chiffre budgétaire des travaux n'est fixé que par le vote du Parlement et par un maximum inscrit dans la loi de finances, le Gouvernement peut ralentir la marche des travaux sur les lignes neuves, ainsi qu'il l'a déjà fait depuis quelques années.

L'importance du chiffre des déficits annuels, qui figurent au compte de l'exploitation partielle, a été déjà rappelée au tableau de la page 361 ; il faut naturellement y ajouter les déficits constatés sur le réseau de la Compagnie du Nord [1].

D'après ce tableau, ces déficits atteignaient les sommes suivantes :

		Francs.
1884.............	—	35.235.000
1885.............	—	41.598.000
1886.............	—	45.561.000
1887.............	—	52.726.000
1888.............	—	58.298.000
1889.............	—	34.296.000
1890.............	—	29.943.000
1891.............	—	26.902.000
1892.............	—	20.626.000
1893.............	—	16.309.000
1894.............	—	13.513.000
Ensemble...	—	375.007.000
1895.............	—	**12.441.000**
1896.............	—	**14.929.000**
1897.............	—	**10.938.000**
1898.............	—	**9.768.000**
Total..........	—	**432.083.000**

Si l'on ajoutait à ce total la somme de 720.300.000 francs réclamée, au titre d'avances de la garantie, par les cinq grandes Compagnies [2], le déficit total pour la période de 1884 à 1894 se serait élevé au total de 1.095 millions en chiffres ronds.

1. Ce tableau contient les déficits réels de chaque année, portés au compte de l'exploitation partielle, mais n'indique pas les sommes réduites après vérification, par suite de virements opérés au profit de certains comptes.

2. Voir chapitre XIV, page 350.

Ainsi donc, plus du tiers du déficit total pendant ces onze années ne grevait pas directement la garantie de l'Etat, par suite du compte de l'exploitation partielle : le budget de l'Etat en avait éprouvé un soulagement immédiat; mais le chiffre élevé de ce compte était un avertissement sérieux pour l'avenir.

Comme nous avons exposé ailleurs, en détail, le système de la garantie en France[1], il nous suffira d'en rappeler les principaux résultats. De 1863 à 1882, les Compagnies avaient réclamé 584 millions de garantie, sur lesquels 39 millions avaient été remboursés avant 1882, de sorte que le déficit exact, pendant toute cette période, s'élevait à 545 millions. Jusqu'en 1879, les demandes de garantie ne dépassèrent pas, par an, 30 à 40 millions ; en 1880, elles ne furent plus que de 3 millions ; en 1881, en groupant les quatre grandes Compagnies qui, ordinairement, demandaient une garantie, le déficit se transforma en excédent de 9.500.000 ; en 1882, cet excédent était de 6 millions et, pour la période du 1er janvier à fin mai 1883, c'est-à-dire jusqu'à la conclusion des nouvelles conventions, l'excédent s'éleva même à 6.500.000.

Pour expliquer ce brusque changement de la situation, on a prétendu que les chemins de fer, par crainte du rachat global par l'Etat, avaient réduit au minimum leurs dépenses pour grossir leur revenu net et majorer ainsi le prix de rachat.

Il est vraisemblable que la lutte que l'on soutenait alors en France, depuis de longues années, pour trancher la question du régime des chemins de fer, ait exercé une certaine influence ; cependant il ne faut pas oublier qu'avec la fin de la période décennale 1871-1880 une ère de prospérité économique avait commencé en France, ce qui suffit pour expliquer l'accroissement du trafic.

Quoi qu'il en soit, à la fin de 1882, le montant de la dette de garantie des chemins de fer, en y ajoutant les intérêts, atteignait 630 millions, savoir :

	Francs.
Est	150.600.000
Orléans	205.000.000
Ouest[2]	240.000.000
Midi	34.400.000
TOTAL	630.000.000

Cette dette de garantie fut, d'après les conventions de 1883, soldée au moyen d'avances faites à l'Etat par les Compagnies ; on avait de cette façon remboursé 380.206.229 francs, au 31 décembre 1893[3].

1. Voir chapitre XIII, pages 313 et suivantes, 356 et suivantes ; chapitre XIV, pages 348 et suivantes ; et chapitre XVIII, première partie, page 536.

2. Il ne faut pas oublier que les conventions de 1883 ont eu pour effet de faire remise d'une somme de 80.000.000 à la Compagnie de l'Ouest.

3. **Note du Traducteur.** — Compte général des opérations se rattachant à l'exécution des conventions approuvées par les lois du 20 novembre 1883. L'article 76 de la loi de finances du 26 janvier 1892 est ainsi conçu : « A partir du 1er janvier 1892, le Ministre des

Après les conventions, la nouvelle dette de garantie, depuis 1884, dans laquelle figure aussi la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, s'est élevée fort rapidement.

Avances de garantie du 1er janvier 1884[1] au 31 décembre 1893.

COMPAGNIES	SOMMES RECLAMÉES PAR LES COMPAGNIES	PAIEMENTS DE L'ÉTAT
	francs	francs
Est	116.359.000	104.550.000
Ouest	126.051.000	113.371.000
Orléans	127.375.000	124.626.000
Midi	134.792.000	127.504.000
P.-L.-M. (non compris le Rhône-Mont-Cenis)	138.220.000	42.161.000
Ensemble	642.797.000	512.212.000

Travaux publics, de concert avec le Ministre des Finances, présentera dans les six premiers mois de chaque année le compte des opérations qui se rattachent à l'exécution des conventions de 1883. Ce compte comprendra les opérations effectuées pendant l'année précédente et l'ensemble des opérations effectuées dans l'origine. » Le compte afférent à l'année 1898 n'est pas encore déposé.

Au 31 décembre 1898, il était dû à l'Etat pour remboursement de l'ancienne dette de garantie :

Par la Compagnie de l'Ouest	51.000.000
Par la Compagnie de l'Est	49.062.000

La dette de l'Ouest sera éteinte au 31 décembre 1900, par suite de travaux exécutés en vertu de la loi du 17 juin 1897; pour l'Est, au contraire, la dette a été remise à forfait sous condition d'exécution de certains travaux.

1. Voir chapitre XIV, pages 350 et 351, et chapitre XVIII, page 569. Dans le rapport du budget pour 1895 (p. 46 : Chambre des députés, session 1894; Imprimés n° 959), M. E. Cornudet ne donne que des chiffres approximatifs.

	RÉSULTATS 1894	RÉSULTATS 1895	DIFFÉRENCES EN FAVEUR DE 1895
Est	17.573.000	14.449.000	— 3.124.000
Ouest	19.273.000	19.784.000	+ 0.511.000
Orléans	11.881.000	11.811.000	— 70.000
P.-L.-M. (non compris le Rhône au Mont-Cenis)	16.383.000	347.000	— 16.036.000
Midi	12.396.000	9.916.000	— 2.480.000
Total	77.506.000	56.307.000	— 21.199.000

Ainsi les demandes de garantie, qui, en 1893, s'élevaient à 97.500.000, avaient déjà baissé d'environ 20 millions en 1894, et encore de 21 millions en 1895. La diminution totale était donc, en deux ans, de 41 millions ou 42 %. On ne peut tirer aucune conclusion de ces résultats, quelque satisfaisants qu'ils soient. Il est fort possible que dans l'avenir le chiffre de la garantie soit de nouveau considérable.

Avances de garantie [1] du 1er janvier 1884 [1] au 31 décembre 1898.

COMPAGNIES	SOMMES RÉCLAMÉES PAR LES COMPAGNIES	PAIEMENTS DE L'ÉTAT
	francs	francs
Est	166.870.000	152.614.610
Ouest	205.041.000	198.022.959
Orléans	146.952.000	144.440.849
Midi	170.737.000	166.828.996
Ensemble	689.600.000	661.907.414

Les paiements effectifs de l'Etat qui, chaque année, ne donne que 85 % de la garantie demandée, sont donc toujours très inférieurs aux demandes des Compagnies, pour permettre les redressements que laisse apparaître la vérification des comptes. Il faut aussi remarquer que les paiements de garantie sont toujours en arrière d'un an par rapport à l'année qui donne son nom la garantie; c'est ainsi que la garantie de l'année d'exploitation 1893 n'a pu être versée que dans l'année budgétaire 1894. Les garanties demandées pour la période de trente années (1864-1893) s'élèvent, par conséquent, à 545 + 643 = 1.188 millions, auxquels il convient d'ajouter les 375 millions du compte de l'exploitation partielle, pour pouvoir évaluer exactement le déficit total des six grandes Compagnies.

Il est impossible de ne pas reconnaître que la garantie moyenne demandée pendant la période 1884-1893 (60 millions) est sensiblement plus grande que celle de la période précédente. Comme M. Félix Faure, rapporteur du budget de 1893, avait évalué, au 31 décembre, le déficit total à 667 millions, dont 414 provenaient de la garantie d'intérêts et 253 millions du déficit du compte de l'exploitation partielle, il avait, en recherchant la plus-value nécessaire pour arriver à la suppression du recours à la garantie ou au partage des bénéfices [2], calculé qu'il fallait, pour tenir compte des charges des travaux complémentaires, majorer de 25 % l'ensemble des déficits et des

1. **Note du Traducteur.** — Les chiffres comprennent, en ce qui concerne les Compagnies signataires des conventions de 1883, le montant des avances faites par l'État pour les exercices postérieurs à la mise en application des conventions, sauf pour la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée qui, aux termes d'une convention spéciale du 17 mai 1897, approuvée par la loi du 24 janvier 1898, a compensé le montant de sa dette envers l'État, pour son réseau principal, avec les annuités représentatives d'avances faites par elle en vertu de la convention de 1883.

Il convient de remarquer, en outre, que le taux d'intérêt des avances faites ou à faire par l'État à la Compagnie du Midi, à partir du 1er juillet 1898, à titre de garantie d'intérêts. a été abaissé à 3 % (art. 3 de la convention du 3 novembre 1896, approuvée par la loi du 27 novembre 1897; — rachat par l'État du canal du Midi et du canal latéral à la Garonne).

2. Rapport fait au nom de la Commission du budget chargée d'examiner le projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1893. *Garanties d'intérêts, Etudes et Travaux des chemins de fer*, par M. Félix Faure. Impression de la Chambre des députés, session 1892, n° 2250

charges des capitaux restant à dépenser. Il arrivait à dresser ainsi le tableau ci-dessous, duquel il ressort que, dans l'hypothèse, d'ailleurs inadmissible, où le trafic ne se développerait pas, la charge de la garantie, dans une dizaine d'années, dépasserait 109 millions (total de la colonne 5), et que, pour que la garantie cessât de jouer, il faudrait une plus-value couvrant, outre cette somme, les charges de travaux complémentaires nécessités par ce développement, soit en tout 136 millions (total de la colonne 7).

COMPAGNIES 1	GARANTIE d'intérêts pour 1891 2	DÉFICIT du compte de l'exploitation partielle 3	CHARGES des capitaux restant à dépenser d'ici une dizaine d'années 2 4	TOTAL 2 5 = 2 + 3 + 4	CHARGES 3 des travaux complémentaires 25 °/₀ du total précédent 6	TOTAL général 7
	francs	francs	francs	francs	francs	francs
Nord	—	1.103.000	2.500.000	3.603.000	901.000	4.504.000
P.-L.-M. (réseau principal)	2.485.000	6.904.000	6.500.000	15.889.000	3.972.000	19.861.000
Rhône-Mont-Cenis	2.781.000	—	—	2.781.000	695.000	3.476.000
Est	13.948.000	568.000	5.000.000	19.516.000	4.879.000	24.395.000
Ouest	12.478.000	3.231.000	7.500.000	23.209.000	5.802.000	29.011.000
Orléans	8.958 000	12.327.000 (1)	7.000.000	28.285.000	7.070.000	35.355.000
Midi	14.134.000	210.000	1.500.000	15.844.000	3.961.000	19.805.000
Ensemble	54.784.000	24.343.000	30.000.000	109.127.000	27.280.000	136.407.000

Cette majoration de recettes nettes de 136.407.000 francs ne supprimerait que le recours à la garantie, mais ne donnerait lieu à aucun partage de bénéfice.

Pour le Nord, l'excédent du revenu sur les charges financières des obligations et actions, qui donnerait lieu au partage, est fixé, par la convention de 1883, à 38.062.500 francs ; l'excédent réalisé en 1891 était de 27.014.740 francs. Il manquait donc 11.047.760 francs, et en majorant cette plus-value de 25 °/₀, pour tenir compte des travaux complémentaires qu'imposerait nécessairement un pareil développement de trafic, on trouve 13.822.000 francs à ajouter aux 4.504.000 francs inscrits au tableau ci-dessus.

Pour le Paris-Lyon-Méditerranée, le revenu réservé avant partage excède de 16 millions le revenu garanti. La réalisation de ce revenu répondrait donc, d'après la même règle, à une augmentation de produit net de 20 millions, en sus de celle d'à peu près égale somme, qui serait nécessaire pour couvrir le déficit inscrit au tableau.

Tous ces calculs de M. Félix Faure ne reposaient que sur des hypo-

1. Y compris les intérêts des capitaux dépensés, sur les lignes en construction.
2. Y compris les intérêts des capitaux dépensés, sauf pour les Compagnies d'Orléans.
3. Y compris les frais d'acquisition du matériel roulant.

thèses, et le moyen qu'il indiquait pour obtenir des majorations de recettes ne semble pas plus réalisable.

Les mesures à prendre sont, d'après lui, de deux sortes : celles qui tendent à restreindre les dépenses, celles qui tendent à augmenter les recettes.

En réduisant les dépenses, il fallait procéder avec la plus grande prudence et ne jamais cesser de songer à la sécurité des voyageurs, et l'Etat ne devait pas, même indirectement, supporter la responsabilité d'un accident quelconque ; de plus, il devait s'abstenir de réclamer des mesures susceptibles d'accroître ses charges.

Le second moyen recommandé par M. Félix Faure pour accroître les recettes nettes, consistant dans le relèvement de certains tarifs, n'est pas pratique, car l'intérêt du public exige des tarifs réduits, et c'est un fait connu que les tarifs bas provoquent le développement du trafic et, par là, des recettes ; les Compagnies le savent bien, car constamment elles provoquent des abaissements de taxes. Mais il est bien des cas où la nature même des choses impose des différences de tarifs. Refuser à une Compagnie l'autorisation d'abaisser un tarif sur un parcours où il est manifestement trop élevé, à moins qu'elle ne l'abaisse sur une foule de lignes sur lesquelles la réduction amènerait une perte réelle et ne pourrait donner aucune augmentation de bénéfices, c'est en réalité lui refuser l'autorisation d'effectuer les seuls abaissements réalisables ; c'est donc priver le commerce de facilités nouvelles que lui eût procurées la réduction proposée.

Le recours à la garantie s'est élevé, pour les années 1894 et 1898, aux chiffres suivants :

	1894 — Francs.	1898 — Francs.
Grandes Compagnies	77.506.000	**14.625.000**
Lignes secondaires d'intérêt général	9.105.000	**6.275.000**
Lignes d'intérêt local	2.913.289	**3.270.000**
Tramways	794.250	**1.100.000**
Chemins de fer algériens et tunisiens	24.755.000	**23.569.000**
Ensemble	115.073.539	**48.839.000**

au lieu de 137.598.537 francs réclamés en 1893.

A ces totaux de	115.073.539	**48.839.000**
Il y a lieu d'ajouter la somme — analogue à la garantie — représentant la différence entre le produit net du réseau de l'Etat et les charges d'intérêts et d'amortissement du prix d'acquisition de ce réseau.	16.068.020	**13.537.872**
Ensuite le déficit du compte de l'exploitation partielle, y compris celui du réseau de l'Etat [1]	11.853.540	**9.818.971**
Déficit total	142.995.099	**72.195.843**

(1893 : 166.978.621 francs).

1. L'Administration des chemins de fer de l'État tient une comptabilité spéciale des dépenses des lignes neuves, sous le titre *Compte de la construction ;* on y impute les dépenses de lignes en exploitation partielle. Quant aux déficits de l'exploitation partielle

On a essayé, plus haut, d'expliquer les variations de la garantie qui se sont produites pendant les dernières années; on a cherché aussi à préciser, d'après les demandes de garantie, le rapport qui existe entre l'insuffisance actuelle des recettes des chemins de fer et leur productivité totale; il paraît maintenant nécessaire d'examiner l'avenir, afin d'avoir une juste opinion de tout le système de la garantie. Le succès final justifiera le système; aussi faut-il voir si les Compagnies pourront effectivement, avant l'expiration des concessions, rembourser intégralement, non seulement tout le capital emprunté, mais aussi la dette de garantie (intérêts compris), si l'actif des Compagnies sera suffisant pour compenser le reliquat des créances du Trésor ou si les Compagnies resteront encore débitrices de l'Etat. En outre, **en partant de l'hypothèse que le réseau d'intérêt général sera considéré comme terminé après l'achèvement de toutes les lignes actuellement classées,** il est possible d'établir un calcul de probabilités, pour la période qui reste à courir jusqu'à la fin des concessions. Cette étude présente d'autant plus d'intérêt qu'elle permettra non seulement d'examiner la question du remboursement de la dette de garantie des Compagnies, mais aussi de savoir si les Compagnies ont encore la possibilité de retrouver la liberté de leurs dividendes, jusqu'au moment du partage des bénéfices.

En France, les opinions à ce sujet sont diamétralement opposées; les optimistes, ceux qui escomptent la progression continue des recettes des chemins de fer, semblent devenir plus nombreux; les résultats meilleurs des exercices 1894 et 1895 leur donnent raison[1]. Par contre, les anciens adversaires des conventions de 1883 et de la soi-disant féodalité des grandes Compagnies continuent à réclamer le rachat[2].

et aux intérêts pendant la construction, on ne les porte pas au compte de premier établissement, mais on les solde au moyen d'un crédit inscrit chaque année au budget; il faut toujours tenir compte de ces dépenses, lorsqu'on veut comparer les frais de premier établissement du réseau de l'État avec ceux des Compagnies.

1. **Note du Traducteur.** — Résultats qui se sont confirmés en 1896-1897-1898 et qu'on peut espérer plus favorables encore pour 1899 et 1900.

2. Voir, dans la remarque (page 725), les débats parlementaires du 3 au 11 février 1896; ils sont tout à fait symptomatiques; car ils indiquent, ainsi que nous y avons fait allusion, qu'une nouvelle lutte paraît prête à s'engager contre les grandes Compagnies. Il en est de même des tentatives répétées du groupe radical, qui profita de l'arrêt du Conseil d'État, relatif à la non-limitation de la durée de garantie de l'Orléans et du Midi pour déclarer que, si M. Raynal, le signataire des conventions de 1883, avait alors commis une faute professionnelle, le Parlement de 1883 avait été induit en erreur sur la situation exacte des Compagnies, que, par conséquent, les conventions avaient perdu leur valeur légale et que l'État était, *ipso facto*, affranchi de son contrat; tout cela montre d'une façon très claire où voulait en venir le groupe radical. Le Parlement français n'avait-il donc qu'une voix consultative dans les décisions ministérielles et n'était-il pas plutôt, en réalité, la suprême et dernière autorité pour tous les contrats qui lient l'État. Il est inadmissible que le Parlement, dans la cinquième législature, puisse supposer que la Chambre de 1883 ait éventuellement voulu autre chose que ce dont elle a laissé la trace par des documents signés; la Chambre peut modifier d'anciennes dispositions, elle peut les annuler, les remplacer par de nouvelles, elle peut décider qu'il y a lieu d'entamer avec les Compagnies de nouvelles négociations pour modifier les conventions, elle peut voter le rachat, mais elle ne peut pas déclarer une loi illégale sans se renier elle-même et sans condamner toute sa politique antérieure. Nous n'avons pas à prendre parti dans le conflit des partis politiques en France; mais, puisque nous avons déjà discuté les conséquences du rachat, nous pouvons essayer de rechercher, d'après des bases mathématiques, quel est l'avenir des chemins de fer français, en les prenant tels qu'ils sont, c'est-

Dans le choc des controverses on a vivement discuté la question suivante : l'actif des grandes Compagnies permettra-t-il de rembourser, à la fin des concessions, la dette toujours croissante et majorée de ses intérêts à 4 %? Selon les uns, ce gage est déjà actuellement à peine suffisant, et ils cherchent à en rabaisser la valeur; par contre, les autres estiment qu'un gage est inutile, étant donné la productivité éventuelle des lignes.

On peut réfuter ces deux opinions : sauf dans le cas de rachat, il ne s'agit pas de savoir si le gage sera (de toutes façons) supérieur au montant de la dette de garantie; mais, en admettant que les Compagnies puissent, à un moment donné, commencer le remboursement normal, il est très intéressant d'évaluer le montant de la dette restant à amortir en fin de concession et d'apprécier alors si le gage du Trésor sera supérieur au reliquat de la dette.

Le gage sera-t-il insuffisant? Dans l'affirmative, ce serait la condamnation de la politique française en matière de chemins de fer : les Compagnies n'auraient plus aucun intérêt sérieux à bien administrer leurs lignes, et l'Etat ferait mieux de reprendre en main cette administration, en procédant de suite au rachat.

Pour savoir si, oui ou non, la dette sera remboursée, le calcul des probabilités seul, tel que nous en avons parlé à différentes reprises, pourra nous donner une certitude mathématique. **Mais, avant de faire ce calcul, il faut partir de l'hypothèse que, dans l'avenir, le réseau français sera complet aussitôt après l'achèvement des lignes d'intérêt général actuellement classées, et que, dans la première partie du siècle prochain, le progrès, dans l'ordre politique ou économique, ne sera nullement troublé par des révolutions ou des crises financières.** Ensuite, nous supposons que ce calcul ne se rapporte qu'aux six grandes Compagnies et que chacune d'elles est considérée isolément, car bien qu'elles forment ensemble un bloc unique aux yeux de l'Etat, pour le système des chemins de fer, elles diffèrent cependant l'une de l'autre par leurs conditions économiques, par le nombre de lignes qu'elles doivent encore ouvrir à l'exploitation et surtout par l'époque à laquelle cessera absolument la garantie de l'Etat.

Il faut, en outre, dans ces évaluations, tenir compte de la circonstance (expliquée dans la deuxième partie de ce chapitre) que quatre de ces Compagnies, par l'impossibilité de convertir leurs obligations, ont perdu une partie essentielle de leur liberté économique.

Avant d'aborder ces calculs, nous faisons remarquer qu'ils tiennent compte de tous les éléments de la situation financière actuelle des six grandes Compagnies; de plus, afin de procéder avec toute la prudence possible, nous avons pris, comme point de départ, les mauvais résultats de l'année 1893, au lieu de prendre ceux, bien plus favorables, de 1894 ou de 1895[1].

à-dire comme des instruments précieux et compliqués, qui ne peuvent être un champ d'expériences par suite de leur importance incontestée pour la vie économique du pays et pour la situation financière du Trésor.

1. **Note du Traducteur.** — Pour ne pas apporter de trouble au raisonnement de l'auteur, on a laissé comme base initiale les chiffres de 1893.

Les bases de notre calcul sont les suivantes :

I. La situation de la dette en capital des Compagnies restant encore à amortir à la fin de 1893 ;

II. L'accroissement probable de cette dette en capital jusqu'à l'achèvement des lignes à construire et des travaux complémentaires à exécuter sans oublier l'augmentation résultant : 1° de l'exploitation partielle ; 2° du cours d'émission probable des obligations restant à émettre;

III. Le temps nécessaire à l'amortissement pour qu'il soit terminé aux époques prévues qui coïncident à peu près avec l'expiration des concessions, y compris les quelques séries d'obligations dont la durée dépasse légèrement celle des concessions ;

IV. Le service des intérêts, en tenant compte, d'une part, de la diminution progressive des obligations rapportant plus de 3 $^0/_0$, et, d'autre part, de l'augmentation des nouvelles obligations à 2 $^1/_2$ $^0/_0$ (émissions nouvelles et conversions);

V. Enfin l'accroissement probable du produit net, venant compenser l'augmentation des charges du capital.

La comparaison du produit net et de la charge annuelle du capital donnera le déficit probable (à couvrir éventuellement par la garantie d'intérêts), c'est-à-dire les excédents dont le total, augmenté de la dette actuelle de garantie, majorée des intérêts à 4 $^0/_0$, nous donnera la situation finale.

En déterminant les bases de notre calcul, telles que nous les avons indiquées, il convient de mettre à part les actions qui ne peuvent plus être augmentées et qui ne peuvent subir aucune conversion. Il faut aussi, dans l'évaluation annuelle du service financier des actions, aligner non seulement l'amortissement et l'intérêt statutaire, mais aussi les dividendes minima fixés par les conventions, puisque ces dividendes minima sont garantis jusqu'à certaines époques et que, si le produit net dépasse les charges du capital, le surplus, jusqu'à concurrence du maximum garanti, doit être versé aux actions avant d'être affecté au remboursement de la dette. En définitive, la garantie de l'Etat, le remboursement des avances de garantie, les bénéfices nets qui permettent une augmentation du dividende, ou même le partage des bénéfices, toutes ces sommes ne peuvent être fixées qu'après prélèvement du dividende minimum sur le produit net. Après remboursement de la dette de garantie, il convient aussi de retrancher du produit net (déduction faite du dividende minimum) la différence entre le dividende minimum et le dividende maximum, pour déterminer éventuellement les sommes, dont les deux tiers constituent la part de l'Etat dans les bénéfices.

1. **Actions.** — A la fin de 1893, la situation du capital-actions des six grandes Compagnies était la suivante :

COMPAGNIES	ACTIONS NON AMORTIES		FIN de L'AMORTISSEMENT	INTÉRÊT STATUTAIRE 0/0	DIVIDENDE GARANTI	DIFFÉRENCE entre le DIVIDENDE MINIMUM et le DIVIDENDE MAXIMUM	AMORTISSEMENT de L'ANNÉE 1893
	Nombre	Capital					
1	2	3	4	5	6	7	8
	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs
Nord........	512.367	204.946.800	1950	4	20.002.500	18.000.000	286.000
Est.........	533 129	266.564.500	1950	4	9.052.000	8.760.000	1.282.500
Ouest.	272.891	136.445.500	1952	3,5	6.300.000	3.450.000	726.000
Orléans.....	526.902	263.421.000	1951	3	24.600.000	9.600.000	1.736.000
P.-L.-M.....	800.000	400.000.000	1907-1953	4	28 000.000	16.000.000	Néant
Midi........	243.361	121.680.500	1955	5	6.250.000	2.700.000	294.000

L'amortissement était en partie insuffisant pour chacune des Compagnies (sans parler du Paris-Lyon-Méditerranée, qui ne doit commencer à amortir ses actions qu'à la fin de 1907). Si l'on prend les amortissements de 1893, donnés ci-dessus (col. 8), et si l'on tient compte de la durée d'amortissement (col. 4), l'amortissement normal devrait être augmenté chaque année, savoir :

	Francs.
Nord............................	114.116
Est.............................	117.036
Ouest...........................	52.888
Orléans.........................	95.127
Paris-Lyon-Méditerranée..........	390.000
Midi............................	52.971

Pour la commodité du calcul, et aussi pour pouvoir tenir compte des circonstances propres à chaque Compagnie, il faut arrondir ce supplément d'amortissement et le fixer, pour la Compagnie du Nord, à 114.800 francs pour 1894, à 114.200 francs pour 1895, ensuite à 114.000 francs, et ainsi la charge de la dernière année ne sera plus que de 145.992 francs.

Pour la Compagnie de l'Est, le supplément d'amortissement sera fixé, pour 1894, à 100.500 francs, puis, jusqu'en 1926 inclus, à 100.000 francs seulement; mais, à partir de 1927, on portera en compte une somme de 200.000 francs par an.

Pour la Compagnie de l'Ouest, on arrondit à 52.900 francs.

Pour la Compagnie d'Orléans, le supplément d'amortissement sera fixé à 95.000 francs, de 1894 à 1931, et à 96.000 de 1932 à 1951.

Enfin, pour la Compagnie du Midi on supposera une augmentation de 52.000 francs en 1894 et 1895, et de 53.000 pour toutes les années suivantes.

Le service annuel (calculé d'après ces bases) des intérêts, de l'amortissement et du dividende garanti des actions, est résumé dans un tableau que nous plaçons plus loin (p. 776 et 777), en tête des tableaux analogues se rapportant aux obligations. Dans ce calcul et dans celui qu'il faut faire pour les obligations (étant donné qu'il s'agit seulement de déterminer, d'après la situation actuelle, le résultat final probable et possible), il est d'autant moins

nécessaire de se régler sur les tableaux statutaires d'amortissement que, dans la pratique, on ne tient pas régulièrement compte de ces tableaux.

En étudiant les amortissements éventuels, il faut envisager différentes hypothèses.

D'abord il peut paraître avantageux, vu l'intérêt servi au capital-actions, d'amortir ce capital le plus vite possible, puisqu'on n'a plus à payer les intérêts de chaque action sortie au tirage ; dans ce cas-là il faudrait alors que l'amortissement fût beaucoup plus considérable dans les premières années que le précédent calcul ne l'a supposé. Mais la charge de garantie d'intérêts serait ainsi plus forte, ce qui ne serait avantageux ni pour le budget de l'Etat, ni pour les finances des Compagnies qui auraient à payer, pour leur dette de garantie, des intérêts encore plus élevés et qui verraient, de ce fait, reculer bien davantage l'époque du dividende libre ; nous avons déjà fait observer que la liberté du dividende serait une bonne chose pour la bonne exploitation des lignes.

Par contre, pour diminuer la garantie d'intérêts, il serait avantageux de réduire autant que possible l'amortissement pendant les prochains exercices et de réserver, pour plus tard, l'amortissement forcé des actions. Mais ce procédé, désavantageux pour les dividendes futurs, affaiblirait le zèle des Compagnies, dont la situation serait encore plus incertaine, et qui se verraient menacées de charges nouvelles en plus de celles qui les grèvent si lourdement.

Pour atteindre le but final, c'est-à-dire l'amortissement du capital de premier établissement avant l'expiration des concessions, il faut nécessairement que ce capital de premier établissement cesse absolument de s'augmenter dans un avenir très prochain; de plus, les dépenses ultérieures pour travaux complémentaires, ainsi que toutes les dépenses d'entretien, de renouvellement et d'augmentation de matériel roulant, d'agrandissement des gares, doivent être portées au compte de l'exploitation. C'est à quoi s'est appliqué le Gouvernement depuis quelques années.

Quoi qu'il en soit, il semble plus rationnel de déterminer, le plus régulièrement possible, la majoration annuelle de l'amortissement, ainsi que le service financier des titres; de cette façon l'augmentation du produit net et les bénéfices ultérieurs paraîtront assurés. Il suffira, pour cela, de la hausse normale des recettes d'exploitation, si les charges du capital restent fixes.

Pour les actions, l'invariabilité de la charge annuelle du capital n'existe pas, et le total de l'amortissement et des intérêts annuels (y compris le dividende minimum toujours constant) se représente très bien par une courbe qui, d'abord, va en montant d'une façon insensible et régulière, puis s'abaisse par une chute un peu brusque. Cette variation s'explique par l'amortissement qui, d'abord, est fort réduit et ensuite dépasse de beaucoup le montant annuel des intérêts du capital. L'amortissement des actions de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, qui doit se faire assez rapidement à partir de 1908, est une autre cause de cette dépression.

Vers la fin des concessions, le capital-actions n'exigera pas [1] le montant du dividende minimum, car il faudra payer jusqu'au dernier moment les actions de jouissance; il convient donc de les porter en compte, comme une charge du capital, jusqu'à l'expiration des concessions.

1. Voir le tableau de la page 776

II. **Obligations.** — Il est plus difficile d'évaluer la charge future des obligations que celle des actions.

1° La situation actuelle de cette dette en capital présente déjà quelque difficulté, du moins en ce qui concerne la part effective des dépenses à la charge des Compagnies. Les *Documents principaux de la Statistique officielle* donnent bien, au tableau VIII, le total annuel des obligations ; mais ce total comprend également les obligations émises pour le compte de l'Etat, en vertu des conventions de 1883. Puisque notre calcul ne concerne que les dépenses à la charge des Compagnies, il faut laisser de côté cette partie de la dette obligations que l'Etat rembourse par annuités. Il y a ensuite (nous l'avons déjà dit plus haut[1]) un certain nombre d'obligations des petites lignes, reprises beaucoup plus tard par les Compagnies, dont la concession est plus longue que celle des grandes Compagnies, et dont l'Etat devra, par suite, assurer le service financier après l'expiration des concessions. On voit donc, tout au moins en ce qui concerne l'amortissement, qu'une partie de la dette en capital de ces obligations restera en dehors de nos calculs, qui ne doivent envisager que la période restant à courir jusqu'à l'expiration des concessions. Par conséquent, il est nécessaire de fixer tout d'abord la situation actuelle du capital-obligations pour chaque Compagnie prise isolément.

a) **Nord.** — Jusqu'à la fin de 1893, la Compagnie du Nord avait émis des obligations pour une somme de 1.865.190.000 francs, dont 180.979.000 francs étaient amortis à la même époque. Il restait ainsi à amortir 1.684.211.000 francs. Parmi ces obligations, celles de la ligne Amiens à Boulogne étaient déjà complètement amorties.

	Francs.
Pour les autres, toutes remboursables à 500 francs et rapportant 15 francs ou 3 % d'intérêt, il reste à amortir, jusqu'en 1950, c'est-à-dire jusqu'à l'expiration de la concession (dans 57 ans)[2]	1.595.940.500
L'amortissement, jusqu'en 1964, de 15.656.500 francs en 71 ans exige un amortissement de 6.125 francs. Cet amortissement venant chaque année s'ajouter, il restera encore à amortir 5.530.875 francs en 14 ans, de 1951 à 1964 ; donc le remboursement antérieur à 1850 est de	10.125.625
Enfin jusqu'en 1980, en 87 ans, il faudra encore rembourser 72.614.000 francs, l'amortissement annuel s'élevant par an à 18.969 francs ; il restera pour une période de 30 années, de 1951 à 1980, à amortir 41.257.575 francs. Le remboursement effectué jusqu'en 1950 est donc de	31.356.425
Le chiffre total de la dette obligations à amortir du 31 décembre 1893 au 31 décembre 1950 ressort ainsi à	1.637.422.550

1. Voir page 641.

2. Dans la colonne 7 du tableau VIII des *Documents principaux* pour 1893, qui donne, comme montant total de la dette des obligations émises, 1.722.200.000 francs au lieu de 1.772.200.000, il y a une faute d'impression, comme on le voit, en multipliant les chiffres correspondants des colonnes 4 et 6.

Le service de l'intérêt sera fait, au contraire, sur un capital comprenant les sommes éliminées ci-dessus :

1.637.422.000. + 5.531.000 + 41.258.000 = 1.684.211.000 francs.

b) **Est.** — Le capital-obligations de cette Compagnie s'élevait, au 31 décembre 1893, à 2.362.611.375 francs.

En défalquant certaines obligations de types spéciaux :

	Francs.
Obligations rapportant 4 %	8.695.625
— 3,85 %	217.590.750
— 3 %	207.432.000
TOTAL	433.718.375

les obligations ordinaires 3 % constituent la différence 1.928.893.000 francs, dont une part est représentée par les annuités de l'Etat. Afin de pouvoir dégager, à l'aide de la statistique, cette portion de la dette obligations qui est à la charge de l'Etat, il faut considérer les *charges des capitaux* incombant aux Compagnies seules, comme nous l'avons établi à la deuxième partie de ce chapitre [1].

	Francs.
En 1893, elles s'élevaient (intérêts et amortissement) à	57.832.868
A déduire les charges des séries d'obligations énumérées plus haut	17.575.486
La différence, soit	40.257.382 (2)

représente la charge des obligations 3 %.

De cette somme il convient de déduire ce qui représente l'amortissement. Puisque la charge financière des 1.928.893.000 francs en obligations 3 % est de 68.829.210 francs, dont 11.490.000 francs pour l'amortissement, ces 40.257.382 se décomposent, toutes proportions gardées, en 6.712.017 francs, pour l'amortissement, et 33.545.365 francs, pour les intérêts. Les 33.500.000 fr. capitalisés à 3 % représentent, en capital-obligations, 1.118.178.833 francs, entièrement à la charge de la Compagnie. Ce capital, qui donnerait lieu à paiement d'intérêts en 1893, peut se ramener à 1.116.300.000 francs, après déduction du prorata d'amortissement afférent à l'année 1893. En y ajoutant le capital des obligations spéciales, soit 433.718.375 francs, la dette totale, à la fin de 1893, serait de 1.550.220.000 francs, en chiffres ronds.

Quoique la durée des obligations spéciales 3 % (207.400.000 francs) doive se prolonger d'une année au-delà de la concession, c'est-à-dire jusqu'au 31 décembre 1955, et qu'il faille, pour cela, mettre à part quelques millions

1. Voir les détails, page 644, et le tableau, pages 648 à 651.

2. Les annuités de l'État s'élèvent à 28.600.000. La Compagnie de l'Est encaisse, en effet, une rente annuelle de 20.500.000 francs, représentant le prix de rachat des lignes cédées à l'Allemagne ; le reste provient de subventions et de secondes voies.

de francs destinés à l'amortissement de ces titres pendant l'année 1955, nous ne tiendrons pas compte de cette circonstance particulière, toute favorable qu'elle soit pour notre argumentation.

c) **Ouest.** — Les obligations à la fin de 1893 représentaient une valeur de 2.231.277.750 francs.

De ce total il y a lieu de déduire certaines séries d'obligations anciennes :

		Francs.
Obligations rapportant	4 %	22.601.250
—	4,8 %	1.580.000
—	3,2 %	1.285.000
	Total	25.466.250

La dette en capital des obligations à 3 %, y compris celles qui représentent les annuités de l'Etat, s'élevait à 2.205.811.500 francs. Les charges des capitaux de la Compagnie s'élevaient, en 1893, à 69.121.493 francs, dont 1.635.185 francs afférents aux obligations spéciales énumérées ci-dessus. Le service financier total de 1893 avait exigé une somme de 79.273.870 francs, dont 13.484.500 francs pour l'amortissement. En calculant, d'après cette proportion, la charge de l'amortissement des 67.486.308 francs, en 3 %, on obtient 11.476.000 francs, ce qui ramène la dépense pour les intérêts à 56.010.308 francs. Ces 56.000.000 d'intérêts à 3 % capitalisés représentent une dette nominale de 1.867.010.267 francs pour 1893, dont il faut retrancher l'amortissement, 11.476.000 francs ; par suite, au commencement de 1894, la dette obligations à la charge de la Compagnie peut s'arrêter de la manière suivante :

	Francs.
Obligations rapportant 3 %	1.855.534.267
Obligations diverses	25.466.250
Total	1.881.000.517

en chiffres ronds 1.881.001.000 francs. Toutes ces obligations doivent être amorties avant l'expiration de la concession, c'est-à-dire en 1956 au plus tard.

d) **Orléans.** — Le montant total du capital-obligations, à la fin de 1893, était de 2.473.079.750 francs ; il faut en déduire :

	Francs.
Obligations anciennes 4 % à amortir pendant la concession	16.065.750
Obligations 3 % du Grand-Central dont l'amortissement finit en 1958 (deux ans après la fin de la concession de la Compagnie)	122.746.000
Ensemble	138.811.750

Les autres obligations à 3 %, qu'il faut amortir avant 1956, s'élevaient, à la fin de 1893, à 2.334.248.000 francs, y compris celles émises pour le compte de l'Etat. Les charges des obligations de la Compagnie à couvrir par les

recettes d'exploitation s'élevaient à 67.115.823 francs, dont 5.209.516 francs pour les deux séries anciennes d'obligations, et 61.906.307 francs pour les obligations ordinaires 3 %. Le service financier avait exigé, en 1893, une somme totale de 83.387.145 francs, dont 14.563.000 francs pour l'amortissement.

Les 61.900.000 francs (en obligations 3 %) à la charge seule de la Compagnie se décomposeront en 10.811.517 francs pour l'amortissement et en 51.094.790 francs pour les intérêts.

	Francs.
La dette en obligations est donc de..............	1.703.159.667
Si l'on retranche l'amortissement de l'année.....	10.811.517
La dette en capital à la charge de la Compagnie sera alors, au 1er janvier 1894, de..................	1.692.348.150
En y ajoutant les deux séries d'obligations anciennes qui s'élèvent à..............................	138.811.750
La dette totale obligations, à la fin de 1893, s'élevait à	1.831.159.900

Il faudrait, toutefois, retrancher ici une fraction des anciennes obligations 3 % Grand-Central, par suite de la prolongation jusqu'en 1958 de l'amortissement des obligations de cette série; cette fraction serait d'environ 7.000.000 francs. Néanmoins, comme elle est relativement minime, on la supposera amortie avant 1956; ce sera donc au chiffre de 1.831.160.000 francs que sera arrêté le total des obligations de la Compagnie en circulation au commencement de 1894.

e) **Paris-Lyon-Méditerranée.** — Cette Compagnie, dont la concession expire à la fin de 1958, possédait, à la fin de 1893, un capital de 5.534.650.625 francs en obligations non amorties, parmi lesquelles se trouvaient deux séries à 4 % d'une valeur nominale de 156.768.125 francs. La dette globale des obligations 3 % s'élevait donc à 5.377.882.500 francs, y compris les obligations émises pour le compte de l'Etat, celles du réseau algérien, de la ligne du Rhône au Mont-Cenis et du tunnel du Mont-Replat.

La dette obligations, incombant à proprement parler au réseau Paris-Lyon-Méditerranée, se trouve donc considérablement réduite. D'après le tableau de la page 648, les charges d'intérêt et d'amortissement pour les obligations de la Compagnie ressortissaient en 1893 (non compris les lignes algériennes), mais y compris la ligne du Rhône au Mont-Cenis) au chiffre de 164.080.223 francs; en retranchant la charge de la ligne du Rhône au Mont-Cenis, elles s'élevaient à 159.484.009 francs, dont 10.637.162 francs pour les séries à 4 %: la charge des titres 3 % était donc de 148.846.847 francs. Pour pouvoir déterminer l'amortissement de la Compagnie, nous emploierons un procédé un peu différent de celui employé jusqu'ici, car il faut mettre à part non seulement, comme dans les autres Compagnies, les obligations à la charge de l'Etat, mais aussi la part de la Compagnie elle-même dans certaines entreprises spéciales. Nous partirons donc de la somme totale d'amortissement des obligations, qui s'élevait, en 1893, à 31.207.778 francs, et nous la partagerons proportionnellement à la participation de l'Etat et

aux frais d'établissement du réseau principal (capital-actions mis à part), à savoir :

	Francs.
Part de l'État	902.837.184
Part de la Compagnie	3.148.042.848

L'amortissement incombant à la Compagnie, en 1893, est donc de 24.252.539 francs, dont il faut retrancher 4.226.875 francs, affectés spécialement à l'amortissement des émissions 4 %; on obtient donc 20.025.664 francs pour l'amortissement des obligations 3 % restant à la charge de la Compagnie. En retranchant cette somme du total de 148.846.847 francs, fournis par la Compagnie pour ses obligations 3 %, on obtient, pour le paiement des intérêts de ces obligations, la somme de 128.821.183 francs, ce qui, à 3 %, correspond à une dette capitalisée, pour 1893, de 4.294.040.000 francs. Si l'on en retranche les 20.026.000 francs représentant l'amortissement de l'année, la dette de la Compagnie, au commencement de 1894, ressort aux chiffres suivants :

	Francs.
Obligations 3 %	4.274.014.000
Et obligations 4 %	156.768.125
TOTAL	4.430.782.125
Soit en chiffres ronds	4.430.783.000

En obligations 3 %, un certain capital, 649.708.500 francs, provenait d'anciennes Compagnies, incorporées ensuite au réseau Paris-Lyon-Méditerranée, et dont la concession ne finit qu'en 1975. Si l'on en retranche l'amortissement, pendant les dix-sept années (1959-1975), avec accroissement annuel de 190.922 francs, soit au total 240.180.000 francs, il reste à amortir, avant 1958, une somme globale de 4.190.603.000 francs.

f) **Midi.** — Il y avait, à la fin de 1893, pour 1.559.546.500 francs d'obligations en circulation, au cours nominal de 500 francs. Quant à la série d'obligations de l'ancienne Compagnie Bordeaux à la Teste, elle n'exigeait plus d'intérêts en 1893, et il ne restait plus à amortir qu'un reliquat de 46.250 francs. Pour le service financier des obligations 3 %, la dépense globale, en 1893, a été de 55.023.120 francs, dont 8.115.000 francs pour l'amortissement. Les charges des capitaux incombant à la Compagnie ne dépassaient pas 43.911.853 francs, d'après le tableau des pages 648 à 651, et 43.865.603 après déduction du reliquat de 46.250 francs pour les obligations de la Teste. Du total des amortissements, — 8.100.000 francs, — une somme de 5.546.000 francs s'applique aux obligations incombant à la Compagnie, ainsi qu'il résulte d'un calcul analogue à celui qui a été fait pour la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée; aussi la somme de 38.312.253 francs représente-t-elle le service des intérêts à payer par la Compagnie. Cette somme correspond à une dette en capital 3 % de 1.277.075.000 francs en nombres ronds, qu'il faut amortir avant 1957, alors que la concession n'expire qu'en 1960.

En définitive, d'après les évaluations précédentes, la dette obligations, au commencement de 1894, pris comme point de départ pour le calcul des charges d'intérêts, s'élevait :

	Francs.
Pour la Compagnie du Nord à................	1.684.211.000
— de l'Est à................	1.550.230.000
— de l'Ouest à.............	1.881.001.000
— d'Orléans à..............	1.831.160.000
— du P.-L.-M. à............	4.430.783.000
— du Midi à................	1.277.075.000
TOTAL................	12.654.460.000

La valeur nominale de toutes les obligations en circulation, à la fin de 1893, s'élevait à 15.923.523.500 francs, pour les six grandes Compagnies (y compris les obligations de la ligne du Rhône au Mont-Cenis et le réseau algérien du P.-L.-M. [1]). Sur ce total, une somme de 3.269.063.500 francs n'est pas à la charge des Compagnies. Comme la participation de l'Etat, à la fin de 1893, aux frais de premier établissement des six grandes Compagnies (y compris la ligne du Rhône au Mont-Cenis) était de 3.916.000.000 et de 80 millions pour le P.-L.-M. algérien, on devait admettre [2] que la différence ci-dessus de 3.200.000.000 existant entre la dette totale obligations et la portion qui représente la charge réelle des Compagnies était une preuve de l'exactitude de nos calculs. Une autre observation est également importante : c'est que, par suite du procédé employé pour déterminer les amortissements à faire avant l'expiration des concessions, la dette en capital des Compagnies du Nord et du P.-L.-M. est légèrement inférieure à celle qu'on a calculée plus haut, à savoir 1.637.422.550 francs pour le Nord et 4.190.603.000 francs pour le Paris-Lyon-Méditerranée.

2° L'augmentation probable de la dette en capital n'est pas uniforme pour chaque Compagnie. Pour en avoir une évaluation, nous chercherons d'abord à déterminer les dépenses de construction que les Compagnies ont encore à faire pour leur propre compte, afin de pouvoir calculer le montant nominal des obligations, en tenant compte du cours probable d'émission.

a') Sur la Compagnie du **Nord**, à la fin de 1893, il y avait 3.599 kilomètres en exploitation ; 150 kilomètres étaient en construction ou à construire. Les conventions de 1883 avaient prévu une contribution de 90 millions, sur laquelle 53.955.643 francs étaient déjà dépensés ; il restait donc :

$$90.000.000 - 53.955.643 = 36.044.357 \text{ francs,}$$

soit, par kilomètre, 240.000 francs environ. En plus de cette dépense de 36 millions, la Compagnie doit payer, pour le matériel roulant et l'arme-

1. Voir page 616.
2. Il ne faut pas oublier, en effet, qu'une faible part de ces 3.200.000.000 a été directement versée par l'Etat, et qu'une partie des sommes empruntées par les Compagnies pour le compte de l'État se trouvait déjà amortie.

ment de ces 150 kilomètres, à raison de 25.000 francs par kilomètre, une somme de 3.750.000 francs ; donc l'augmentation du capital peut se chiffrer à 39.794.351 francs. Mais sur combien d'années cette dépense sera-t-elle répartie ?

Aux projets de budget de 1893 et de 1894, on avait prévu l'ouverture, pendant ces deux années, de $39 + 46 = 85$ kilomètres ; d'après le projet de budget de 1895, on supposait, pour 1894 et 1895, l'ouverture de $28 + 48 = 76$ kilomètres ; donc 40 kilomètres en moyenne par an, et la Compagnie du Nord devait terminer les travaux en quatre années, à partir du 31 décembre 1893. En définitive, la Compagnie du Nord devait fournir, pendant cette période, une moyenne annuelle de $\frac{39.800.000}{4}$, soit 10 millions en chiffres ronds.

Comme deuxième facteur pour l'augmentation du capital d'établissement, c'est-à-dire de la dette en capital, il faut aligner les déficits du compte de l'exploitation partielle.

Le déficit avait été :

	Francs.
En 1888 de	66.000
1889 de	913.000
1890 de	764.000
1891 de	735.000
1892 de	1.062.000
1893 de	1.100.000
Soit un total de	4.640.000

ou une moyenne annuelle de 774.000 francs.

Comme la Compagnie du Nord n'a proposé, jusqu'ici, aucune modification à la convention de 1883 en ce qui concerne la clôture du compte de l'exploitation partielle, toutes les lignes de ce compte devront, à l'expiration de la période de construction, c'est-à-dire dans un délai de quatre ans, passer au compte d'exploitation complète. Donc il faudra ajouter au compte de premier établissement la somme présumée de déficit que, par prudence, nous chiffrons, d'après la moyenne des quatre années 1890 à 1893, à 1 million de francs.

Enfin il convient de prévoir des travaux complémentaires.

Depuis 1883 jusqu'à la fin de 1891, la Compagnie avait ainsi dépensé 74.900.000 francs, soit, en moyenne, pour ces huit années : 9.400.000 par an ; pour 1892, la dépense avait été de 12.800.000, et pour 1893, de 8.800.000. On peut donc admettre que la somme ronde de 10 millions sera le montant probable annuel de ces dépenses, aussi bien pour les quatre années que durera encore la période de construction, que pour les cinq années suivantes, puisqu'on admet habituellement que le trafic des lignes nouvelles n'est à peu près assuré qu'au bout des cinq années.

A l'inverse des précédentes conventions, celles de 1883 n'ont pas assigné un maximum aux travaux complémentaires ni au capital total de premier établissement ; mais, ainsi que nous l'avons déjà fait observer plus haut, comme le but final, comme toute l'économie du régime actuel des chemins de fer est de clore le compte d'établissement presque en même temps que se terminera la période de construction, il en résulte que les quelques travaux

complémentaires ultérieurs nécessités par l'augmentation progressive du trafic devront être payés au moyen des recettes d'exploitation.

En résumé, le capital nécessaire aux travaux à effectuer par la Compagnie du Nord peut être arrêté aux chiffres suivants :

1° Pour chacune des quatre années de 1894 à 1897 :	
Construction de lignes neuves.................	10 millions
Travaux complémentaires.....................	10 —
Déficit du compte de l'exploitation partielle....	1 —
Ensemble......................	21 millions
2° Comme travaux complémentaires annuels pour chacune des cinq années 1898-1902............	10 millions

b') Le réseau de la Compagnie de l'**Est** comprenait, à la fin de 1893, 4.438 kilomètres en exploitation, sans compter 266 kilomètres de petites lignes ; il y avait 220 kilomètres en construction et 202 à construire, soit donc un total de 422 kilomètres à terminer, dont 24 concédés avant 1883. La dépense de construction de ces 24 kilomètres au prix moyen de 250.000 francs, sans compter 25.000 francs par kilomètre, pour le matériel roulant, donne une charge totale de 6.600.000 francs. Quant à la dépense des 398 kilomètres encore à construire en vertu des conventions de 1883, elle doit être imputée au compte de remboursement de l'ancienne dette de garantie ; il faut y ajouter, en outre, la contribution de 25.000 francs pour la superstructure, et 25.000 francs pour le matériel roulant.

	Francs.	Francs.
La dette de garantie qui s'élevait en 1883 à.	150.636.551	
Avait été remboursée, à la fin de 1893, jusqu'à concurrence du montant de la dépense des lignes neuves.........................	70.216.770	
Le reliquat disponible à affecter aux lignes neuves était donc de....................		80.419.781
Si l'on ajoute la contribution à la superstructure de 398 kilomètres : 398 × 50.000 =		19.900.000
Et le prix des 24 kilomètres des anciennes concessions...........................		6.600.000
La Compagnie doit encore fournir pour les nouvelles constructions.................		106.919.781
Ou en chiffres ronds......................		106.920.000

soit, en moyenne, 353.360 francs par kilomètre, pour les 422 kilomètres à terminer (matériel roulant compris) ; on voit ainsi que la Compagnie pourra, sans autre concours de l'Etat, satisfaire à ses engagements en achevant les lignes au moyen de l'ancienne dette de garantie et en fournissant ses subventions kilométriques.

L'expérience des dernières années permettra d'apprécier en combien de temps sera répartie cette charge nouvelle. D'après le budget de 1893, on devait

achever dans les années 1893 et 1894 : 14 + 79 = 93 kilomètres; d'après le budget de 1895, on devait achever en 1894 et 1895 : 72 + 8 = 80 kilomètres. Ce qui aurait donné 173 kilomètres pour une double période de deux ans Soit, en moyenne, 43 kilomètres en un an; donc, pour achever les 422 kilomètres, il faudrait compter dix ans, c'est-à-dire de 1894 à 1903. On a ainsi, pour cette période, une charge annuelle de construction de 10.692.000 francs en moyenne.

Pour les travaux complémentaires, la Compagnie de l'Est avait dépensé de 1884 à 1893 : 69.900.000; par conséquent, une moyenne annuelle de 6.900.000; il faut donc compter sur une dépense annuelle de 7.000.000 en chiffre rond, jusqu'en 1903, et pour les cinq années suivantes, de 1904 à 1908 inclusivement.

Les déficits du compte de l'exploitation partielle[1] s'élevaient aux chiffres suivants :

						Francs.
Pour 68	kilomètres	de longueur	moyenne	exploités	en 1890	440.353
— 80	—	—	—	—	en 1891	568.153
— 80	—	—	—	—	en 1892	794.081
— 20	—	—	—	—	en 1893	167.711
		Total pour 248 kilomètres...............				1.970.298

Soit, en moyenne, par kilomètre................. 7.948 francs

Puisque, d'après la convention de 1889-1890, on reporte au compte de l'exploitation complète, à partir du 1er janvier suivant, les lignes achevées pendant l'année précédente, le compte de l'exploitation partielle sera clos de lui-même à la fin de 1903, lorsque les nouvelles constructions seront terminées; en même temps, comme à la fin de l'année 1893 il y avait un retard de 20 kilomètres et qu'on exécute 43 kilomètres de travaux en moyenne par an, nous supposerons qu'une longueur moyenne de 63 kilomètres sera ouverte, chaque année, et, par conséquent, nous fixerons comme déficit annuel probable à porter au compte de l'exploitation partielle pour la période 1894 à 1903 : 7.948 × 63 = 501.000 francs en chiffres ronds.

Les capitaux que la Compagnie de l'Est devrait fournir chaque année s'élèveraient donc pour la période 1894 à 1903 :

	Francs.
Constructions de lignes neuves....................	10.692.000
Travaux complémentaires.........................	7.000.000
Déficit du compte de l'exploitation partielle.......	501.000
Total par année..............	18.193.000

Pour la période 1904 à 1908, les travaux complémentaires s'élèveraient par an à 7.000.000 francs.

1. **Note du Traducteur.** — A la page 563, nous avons donné les chiffres rectifiés. — La différence globale est insignifiante

c') A la fin de 1893, la Compagnie des chemins de fer de l'**Ouest** exploitait 5.322 kilomètres.

	Kilomètres.
Les travaux étaient commencés sur	555
Il restait à construire sur les lignes de la convention de 1883.	172
— — — de 1875.	9
TOTAL	736

	Francs.
Les 9 kilomètres de la convention de 1875 sont entièrement à la charge de la Compagnie pour le chiffre rond de	2.250.000
Sur son ancienne dette de garantie, ramenée à 160 millions par la convention de 1883, la Compagnie avait déjà remboursé 84.157.030 francs à la fin de 1893; elle devait donc encore	75.842.970
De plus, les contributions spéciales, pour les 727 kilomètres encore à achever, s'élevaient, d'après la convention de 1883, à 50.000 francs par kilomètre (y compris le matériel roulant)	36.350.000
Ce qui donne, pour ces trois catégories de dépenses, un total de	114.442.970

Le projet de budget de 1892 prévoyait qu'en 1893 et 1894 il y aurait 178 kilomètres de lignes ouvertes (139 + 39), et la Commission du budget de 1895 prévoyait l'ouverture, en 1894 et 1895, de 166 kilomètres (94 + 72), soit une moyenne annuelle de 86 kilomètres. On pouvait donc espérer que les 736 kilomètres pourraient être achevés en neuf années, c'est-à-dire à la fin de 1902. Si l'on divise les 114.400.000 francs cités plus haut par le nombre d'années assigné à la construction, on trouve une dépense annuelle de 12.715.885 francs pour les constructions neuves.

Le total des travaux complémentaires exécutés de 1883 à 1894 dépasse 74.500.000 francs, soit une moyenne annuelle de 7.450.000 francs; on admettra, en chiffres ronds, cette somme de 7.500.000 francs par an jusqu'en 1902, et puis ensuite jusqu'à 1907.

A partir du 1er janvier 1890, le compte de l'exploitation partielle a été supprimé pour les lignes de la convention de 1875; depuis le 1er janvier 1892, il en a été de même pour les autres lignes entièrement terminées. D'après la nouvelle convention de 1891, toutes les lignes à achever devaient passer au compte de l'exploitation complète le 1er janvier de l'année suivante; par suite, le compte de l'exploitation partielle devrait s'éteindre, lui aussi, au 31 décembre 1902.

Les déficits de ce compte s'élevaient :

			Francs.
En 1890, pour une longueur moyenne exploitée de	669	kilomètres, à	4.238.734
1891 — — —	692	—	3.149.427
1892 — — —	298	—	1.320.118
1893 — — —	155	—	1.433.628
TOTAL pour une longueur moyenne exploitée de 1.814 kilomètres			10.141.907

soit par kilomètre 5.590 francs.

Donc, pour l'ouverture annuelle de 86 kilomètres, le déficit atteindrait 480.750 francs.

Le capital à fournir par la Compagnie, chaque année, serait, de 1894 à 1902 :

	Francs.
Constructions de lignes neuves	12.715.885
Travaux complémentaires	7.500.000
Déficit du compte de l'exploitation partielle	480.750
TOTAL	20.696.635

De 1903 à 1907, les travaux complémentaires s'élèveraient à	7.500.000

d') La Compagnie d'**Orléans** exploitait, à la fin de 1893, un réseau de 6.646 kilomètres.

	Kilomètres.
Lignes en construction d'après des conventions antérieures à 1883	2
Lignes en construction d'après la convention de 1883	520
Lignes à construire	825
TOTAL des lignes à achever	1.347

En 1893 et 1894, on pouvait compter sur des ouvertures de : 254 + 86 = 340 kilomètres, et pour 1894 et 1895 : 87 + 0 = 87 kilomètres, soit donc, en moyenne, 107 kilomètres par an ; les 1.347 kilomètres pourraient donc être terminés en treize années, c'est-à-dire à la fin de 1906.

La Compagnie ayant remboursé complètement, dès 1888, son ancienne dette de garantie, 209.670.402 francs, et ayant également payé en 1893 la subvention spéciale de 40 millions, n'a plus, pour l'avenir, à fournir que la double contribution de 25.000 francs pour la superstructure et le matériel roulant : soit, pour les 1.347 kilomètres, une somme de 67.350.000 francs, laquelle, répartie sur les treize années de construction, donne une moyenne annuelle de 5.180.769 francs.

En fait de travaux complémentaires, elle a dépensé 43.300.000 francs de 1884 à 1893, soit, en moyenne, 4.330.000 par an ; on évaluera, en conséquence, ces dépenses à 4.400.000 francs par an jusqu'en 1906, ainsi que pour les cinq années suivantes, jusqu'en 1911.

La suppression du compte de l'exploitation partielle a commencé dès le 1er janvier 1892. Mais, comme les lignes entièrement terminées ne passent au compte de l'exploitation complète que cinq années après l'achèvement, le compte de l'exploitation partielle ne sera clos qu'en 1911, si l'on fixe à 1906 la clôture de la période de construction.

Pour les dernières années, les déficits de ce compte[1] ont été les suivants :

			Francs.
En 1890, pour	1.015	kilomètres de longueur moyenne exploitée.	6.633.334
1891	1.167	— — — —	10.929.909
1892	1.029	— — — —	8.747.280
1893	902	— — — —	7.796.038
Total pour	4.113	kilomètres	34.106.561
Ou en moyenne par kilomètre			8.292

Au 1er janvier 1894, les lignes achevées en 1888 auraient dû passer au compte de l'exploitation complète ; mais le tableau II des *Documents principaux* n'indique aucune ouverture de ligne sur le réseau de la Compagnie d'Orléans ; par suite, les 902 kilomètres du compte de l'exploitation partielle, à la fin de 1893, représentent en même temps la longueur d'exploitation approximative du compte de l'exploitation partielle pendant l'année suivante; puisqu'on prévoit 107 kilomètres livrés en moyenne chaque année à l'exploitation, nous supposerons que, jusqu'en 1911, le déficit annuel du compte de l'exploitation partielle sera de : $902 \times 8.292 = 7.479.384$ francs.

Ce chiffre est peut-être un peu élevé; car, dans les années qui ont suivi 1889, on a achevé des lignes d'une certaine étendue, qui ont été reportées au compte de l'exploitation complète et ont déchargé d'autant les années ultérieures jusqu'en 1911 ; mais, comme dans tout notre calcul de probabilités, nous ne pouvons opérer qu'avec des chiffres moyens, nous aimons mieux, dans ce cas comme dans tous les autres, établir nos proportions dans le sens le plus défavorable, afin que l'on ne puisse pas nous accuser d'optimisme.

La Compagnie d'Orléans devra donc dépenser de 1894 à 1906 :

	Francs.
Construction des lignes neuves	5.180.769
Travaux complémentaires	4.400.000
Déficit du compte de l'exploitation partielle	7.479.384
Total	17.060.153

Et dans la période 1907 à 1911 :

Travaux complémentaires	4.400.000
Déficit du compte de l'exploitation partielle	7.479.384
Total	11.879.384

e') A la fin de 1893, la Compagnie **Paris-Lyon-Méditerranée** avait en exploitation, y compris les 144 kilomètres de la ligne du Rhône au Mont-Cenis, 8.595 kilomètres.

1. **Note du Traducteur.** — Voir page 563 les chiffres rectifiés.

Il restait donc, y compris les lignes concédées à titre éventuel :

	EN CONSTRUCTION.	A CONSTRUIRE.	TOTAL.
	Kilomètres.	Kilomètres.	Kilomètres.
D'après les conventions antérieures à 1883.	56	108	164
D'après la convention de 1883...........	605	362	967
Total...........................			1.131

La Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée n'avait pas à rembourser de dette ancienne de garantie, elle n'avait pas promis de subventions spéciales ; elle n'était obligée que de contribuer à la superstructure et à la fourniture du matériel roulant, jusqu'à concurrence de 50.000 francs par kilomètre. En supposant donc (ce qui est plutôt désavantageux pour notre calcul) que toutes les lignes de 1883 doivent être construites, la dépense éventuelle des 967 kilomètres serait de 48.350.000 francs pour la Compagnie [1].

Pour les 164 kilomètres provenant des anciennes conventions, on peut évaluer la dépense à 250.000 francs par kilomètre au minimum ; en tenant compte des reliefs du terrain dans la zone exploitée par la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, on arrive (matériel roulant non compris, pour faire une compensation avec les sommes déjà dépensées sur les 56 kilomètres en construction) à une dépense totale de 41.750.000 francs ; donc la charge globale des 1.131 kilomètres serait de 90.000.000 francs en chiffres ronds.

En 1894, on prévoyait, pour les années 1893-1894, l'achèvement de 106 + 93 = 199 kilom.; et pour les années 1894-1895, ainsi 93 + 30 = 123 kilomètres; on livrait donc à l'exploitation 80 kilomètres en moyenne. La période de construction pour les 1.131 kilomètres durerait quatorze années et se prolongerait jusqu'au 31 décembre 1907 ; mais, comme le nombre de kilomètres à ouvrir, en 1895, est extrêmement réduit, il y a lieu de présumer que la marche des travaux sera plus accélérée dans l'avenir et qu'on pourra achever environ 100 kilomètres par an. Nous admettrons donc que la période de construction, sur laquelle on répartit la dépense de 90 millions, durera dix années jusqu'à la fin de 1903, et nous porterons en compte une dépense annuelle de 9.000.000 francs pour constructions neuves.

Les travaux complémentaires avaient exigé, depuis 1884 à 1893, 82.700.000 francs, soit, en moyenne, par an 8.300.000; notre évaluation ne sera donc pas trop faible, si nous portons en compte 9 millions par an pour la période de construction jusqu'en 1903, et, pour les cinq années suivantes, jusqu'en 1908.

Le compte de l'exploitation partielle ne peut être clos, pour cette Compagnie, que cinq ans après l'ouverture des dernières lignes livrées à l'exploitation ; il subsistera donc jusqu'en 1908.

1. La Commission du budget de 1893 évaluait l'ensemble des dépenses de construction à faire encore après 1893, sans compter le matériel roulant, à 198.157.000 francs ; par suite, déduction faite de 22.175.000 francs, représentant la contribution de la Compagnie à la superstructure, la dépense à faire pour le compte de l'Etat devait atteindre 174 millions.

Les déficits annuels ont atteint les chiffres suivants :

	Kilomètres.	Francs.		Francs.	
1890.....	1.606	11.216.726	soit, en moyenne	6.984	par kilomètre
1891.....	1.321	9.382.046	—	7.151	—
1892.....	1.199	6.156 987	—	5.135	—
1893.....	939	2.587.779	—	2.759	—

Cette diminution continuelle des déficits ne permet pas de prendre, comme nous l'avons fait pour les autres Compagnies, la moyenne des déficits kilométriques de 1890 à 1893 ; aussi pour ne pas avoir une évaluation trop basse, admettrons-nous la moyenne des années 1892 et 1893, soit 3.947 francs par kilomètre. L'augmentation annuelle kilométrique correspond exactement à la longueur des lignes de l'exploitation partielle. D'après la convention relative à la clôture du compte de l'exploitation partielle, toutes les lignes ouvertes de 1885 à 1888 inclusivement devaient être reportées, le 1er janvier 1894, au compte de l'exploitation complète; il y en avait 523 kilomètres, d'après le tableau II des *Documents principaux*. A la fin de 1893, le total des lignes du compte de l'exploitation partielle était de 984 kilomètres ; il n'en restera donc plus que 451 pour l'année 1894. En supposant que, pour la période de dix ans, on achève en moyenne chaque année 113 kilomètres, le total des lignes du compte de l'exploitation partielle sera, pour 1894, de $451 + 113 = 564$ kilomètres. Au 1er janvier 1895, les lignes terminées cinq ans auparavant, c'est-à-dire en 1889, passent au compte général; il y en a 53 kilomètres ; au 1er janvier 1896, il y en a 108 ; en 1897, 113 kilomètres ; en 1898, 0 kilomètre ; en 1899, les 104 kilomètres de lignes ouvertes en 1893. Si l'on ajoute à ces chiffres le nombre de kilomètres prévu pour 1894 et ensuite les 113 kilomètres achevés chaque année, on obtient :

	Kilomètres.		Kilomètres.
Pour 1894............	564	Pour 1897............	628
— 1895............	624	— 1898............	741
— 1896............	629	— 1899............	750

Ce total de 750 kilomètres restera fixe jusqu'en 1903; à partir de 1904, il diminuera, chaque année, de 113 kilomètres jusqu'en 1908, et le compte de l'exploitation partielle se trouvera clos, à la fin de cette même année.

Le tableau ci-dessous donne les longueurs des lignes reportées au compte unique pendant la période de 1899 à 1908 :

	Kilomètres.		Kilomètres.
Pour 1900...........	750	Pour 1905............	524
— 1901...........	750	— 1906............	421
— 1902...........	750	— 1907............	298
— 1903...........	750	— 1908............	175
— 1904...........	637		

Donc, pour toute la période de 1894 à 1898, il faut compter une longueur moyenne de 592 kilomètres par an, et, par suite, d'après le chiffre de

dépense kilométrique admis plus haut (3.947 francs), le déficit annuel moyen serait de 2.337.000 francs en chiffres ronds.

La contribution de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée aux dépenses serait donc, pour chaque année, de 1894 à 1903 :

	Francs.
Constructions de lignes neuves..................	9.000.000
Travaux complémentaires......................	9.000.000
Déficit du compte de l'exploitation partielle.......	2.337.000
Total annuel..	20.337.000

De 1904 à 1908

	Francs.
Travaux complémentaires......................	9.000.000
Déficit du compte de l'exploitation partielle.......	2.337.000
Total annuel..............	11.337.000

f') La Compagnie du **Midi** avait 3.142 kilomètres en exploitation à la fin de 1893 :

		Kilomètres.
Elle avait encore à construire (concession de 1874).......		54
Et il lui restait, d'après la convention de 1883 :	en construction...........	563
	à construire................	527
Total des lignes à terminer.............		1.144

La Compagnie avait, dès l'année 1884, remboursé son ancienne dette de garantie, 34.400.000 francs, et, comme elle n'avait à fournir aucune subvention spéciale, elle avait à payer 57.200.000 francs (superstructure et matériel roulant des 1.144 kilomètres à 50.000 francs), quoique l'usage plus fréquent de la voie étroite doive sensiblement réduire les dépenses de construction de voie; nous conserverons cependant, à cause des 54 kilomètres de la concession de 1874, l'évaluation de 57.200.000 francs.

On avait prévu, pour 1893-1894, l'inauguration de $89 + 6 = 95$ kilomètres et, pour 1894-1895, celle de $0 + 8$ kilomètres, soit donc une moyenne annuelle de 26 kilomètres. En prenant cette moyenne, les travaux ne seraient terminés que dans quarante-quatre ans : c'est absolument inadmissible. Aussi, comme, d'après les déclarations des personnes les plus compétentes, on prévoit, à la Chambre des députés, que les travaux seront terminés en 1906, nous admettons, pour cette Compagnie, que la période de construction durera treize années, ce qui impose l'achèvement de 88 kilomètres par an. La dépense annuelle, pour les constructions neuves à la charge de la Compagnie, seront ainsi de 4.400.000 francs.

Pour les travaux complémentaires, la Compagnie a payé 25.100.000 francs de 1884 à 1893, soit une moyenne de 2.510.000 francs par an. Nous porterons donc en compte 2.600.000 francs jusqu'en 1906, et ensuite jusqu'en 1911.

Les déficits du compte de l'exploitation partielle se sont élevés :

			Francs.
En 1890, pour	323	kilomètres exploités, à..........	2.748.442
1891 —	40	— —	180.065
1892 —	8	— —	53.979
1893 —	23	— —	216.033
Total....	394	kilomètres	3.198.519

soit, en moyenne, à 8.118 francs par kilomètre.

D'après la convention additionnelle passée avec la Compagnie du Midi, les lignes et sections de lignes terminées dans l'année sont reportées au compte de l'exploitation complète, dès le 1er janvier de l'année suivante, et comme, en 1894, aucune ligne ne figurait au compte de l'exploitation partielle, nous n'aurons à compter, en moyenne, que sur 88 kilomètres et, par conséquent, sur un déficit annuel de 700.000 francs, en chiffre rond, jusqu'en 1906.

Voici donc comment s'établiraient les charges de la Compagnie du Midi depuis 1894 jusqu'en 1906 :

	Francs.
Construction de lignes neuves..........................	4.400.000
Travaux complémentaires..........................	2.600.000
Déficit du compte de l'exploitation partielle........	700.000
Total....................	7.700.000

De 1907 à 1911, les charges des travaux complémentaires s'élèveraient à 2.600.000 francs.

Le tableau ci-dessous résume les dépenses probables que les Compagnies auraient à faire pour leur propre compte.

COMPAGNIES	DÉPENSE ANNUELLE MOYENNE			
	PENDANT LA PÉRIODE DES TRAVAUX		PENDANT LES CINQ ANNÉES SUIVANTES	
	Période des travaux	Sommes	Années	Sommes
Nord....................	1894-1897	21.000.000	1898-1902	10.000.000
Est....................	1894-1903	18.193.000	1904-1908	7.000.000
Ouest..................	1894-1902	20.696.635	1903-1907	7.500.000
Orléans.................	1894-1906	17.060.153	1907-1911	11.879.384
P.-L.-M.................	1894-1903	20.337.000	1904-1908	11.337.000
Midi....................	1894-1906	7.700.000	1907-1911	2.600.000

A quel prix les Compagnies pourront-elles se procurer ces capitaux et à quel chiffre s'élèvera leur dette obligations ?

Nous avons indiqué plus haut[1] le cours d'émission des obligations 3 °/₀ depuis 1856, et nous avons expliqué aussi les motifs de la hausse cons-

1. Voir pages 656 et suivantes.

tante des cours. Pour les dix dernières années elle ressort par an, en moyenne, aux chiffres ci-après :

Nord	10f,90 par obligation de 500 francs		
Est	10f,15	—	—
Ouest	10f,25	—	—
Orléans	10f,05	—	—
P.-L.-M	10f,10	—	—
Midi	10f,45	—	—

Quant aux cours d'émission, ils ont atteint en 1893 :

Nord	461f33
Est	451f,52
Ouest	457f,57
Orléans	457f,23
P.-L.-M	456f,00
Midi	460f,14

Si la hausse continuait d'après la moyenne des dix dernières années, il en résulterait, en ce qui concerne la Compagnie du Nord, pour les quatre années que durera la période de construction, un cours moyen d'émission de 481 francs, soit 98,2 $^0/_0$; en 1897, le cours serait de 493 francs ou 98,6 $^0/_0$, et il dépasserait le pair dans les cinq années suivantes. Il ne serait pas admissible de calculer une moyenne pour une série d'années, d'après des cours au-dessus du pair, parce que le prix des valeurs de tout repos émises au-dessus du pair et rapportant un revenu fixe progresse, d'ordinaire, assez régulièrement jusqu'au pair; mais, dès qu'il est obtenu, les valeurs subissent des oscillations sous des influences diverses n'existant pas auparavant; aussi, dans les premières années, précisément après que le pair a été dépassé pour la première fois, voit-on les cours devenir très impressionnables, s'abaisser, se relever et souvent se maintenir légèrement au-dessous du pair; c'est un fait, connu en Bourse, que, toutes les fois qu'une valeur atteint le pair, la progression régulière constatée précédemment cesse rapidement. Par conséquent, on ne peut établir, avec une certitude relative, aucun calcul de probabilités pour un élément aussi mobile ; il faut s'en tenir sur le terrain des choses possibles et admettre que, pour les cinq dernières années, pendant lesquelles la Compagnie du Nord devra encore augmenter son capital d'établissement, le prix d'émission probable ne dépassera pas celui de 1897, 493 francs ou 98,6 $^0/_0$ [1].

Pour toutes les autres Compagnies, dont la période de construction aura une durée plus longue que celle de la Compagnie du Nord, si les cours d'émission, après 1893, continuent à progresser dans la même proportion,

1. Ce qui prouve que le prix d'émission probable pour 1897 (493 francs) a été déterminé avec autant de prudence qu'il était possible, c'est que le cours moyen en Bourse a été toujours en progressant pour les obligations 3 $^0/_0$ Nord : de 408,76 en 1888, à 240,47 en 1889; à 441,86 en 1890; à 448,11 en 1891; à 464,38 en 1892; à 468,12 en 1893; à 474,44 1894; à 481,18 en 1895, et à 490,00, au commencement de juillet 1896. Cette progression fait prévoir que, pour 1897, le cours moyen sera sinon de 500 francs, du moins sensiblement au-dessus de 493 francs. La hausse des obligations des autres Compagnies a été identiquet pendant les mêmes années (Voir tableau, page 660, et l'*Annuaire des agents de change*).

leurs cours moyens dépasseront le pair. On peut admettre cette hypothèse avec d'autant plus de vraisemblance qu'il faut tenir compte du nouveau type 2 $^1/_2$ $^0/_0$ et aussi de la possibilité d'une conversion pour deux Compagnies (l'Orléans et le P.-L.-M.) ayant 15.600.000 titres 3 $^0/_0$. Mais, pour des raisons analogues à celles que nous avons exposées à propos de la Compagnie du Nord, nous admettrons que les cours ne dépasseront pas 98 $^0/_0$, et pourtant ce mode de calcul, quoique résultant de faits évidents, constitue l'hypothèse la plus défavorable pour les conclusions à tirer de la valeur des obligations.

En supposant que les dépenses soient couvertes par des obligations émises à des cours voisins de 98,2, 98,6 et 98 $^0/_0$ (Voir page 755), l'augmentation moyenne annuelle du capital de la dette obligations à 3 $^0/_0$ ressortirait aux chiffres ci-dessous :

COMPAGNIES	PENDANT LA PÉRIODE DE CONSTRUCTION	PENDANT LES CINQ ANNÉES SUIVANTES
	francs	francs
Nord	21.385.000	10.184.000
Est	18.667.000	7.143.000
Ouest	21.119.000	7.653.000
Orléans	17.409.000	12.122.000
P.-L.-M.	20.752.000	11.599.000
Midi	7.860.000	2.654.500

Nous avons dit quelques mots (p. 665) des tentatives de la Compagnie d'Orléans, en 1895, et de la Compagnie du Nord, en 1896, pour émettre des obligations 2 $^1/_2$ $^0/_0$; l'émission d'Orléans fut faite au prix de 420 francs, et celle du Nord à de meilleures conditions encore : on pourrait donc se demander si cette circonstance ne devrait pas être prise en considération dans le calcul de l'accroissement futur de la dette obligations. En ce qui concerne l'accroissement du capital de la dette, si l'on émettait des obligations 2 $^1/_2$ $^0/_0$ dont le cours d'émission serait naturellement inférieur à celui des obligations 3 $^0/_0$, il serait nécessaire d'augmenter considérablement le nombre des obligations et de fixer un amortissement plus élevé, par suite de la limitation de la durée des concessions. L'amortissement annulerait, en partie seulement, le bénéfice provenant de la diminution d'intérêts; et, d'autre part, on peut supposer avec assez de vraisemblance que, après cet heureux essai des obligations 2 $^1/_2$ $^0/_0$, les futurs emprunts des six grandes Compagnies seront tous désormais de ce type, et que, grâce à cette expérience, les Compagnies d'Orléans et du Paris-Lyon-Méditerranée pourront, dans un avenir prochain, convertir avec succès les 15.600.000 obligations 3 $^0/_0$ pour lesquelles elles se sont prudemment réservé le droit de remboursement anticipé [1].

Néanmoins ces premiers essais de placement 2 $^1/_2$ $^0/_0$, qui ne permettent

1. Voir deuxième partie de ce chapitre, pages 667 et 668, remarque 3.

pas de prévoir la marche progressive de ce type d'obligations, sont insuffisants pour un calcul de probabilités dont les éléments doivent s'appuyer sur des faits certains et prouvés. C'est pour ces motifs que, dans notre évaluation (quelque désavantageux que cela puisse être), nous supposerons des émissions en 3 $^0/_0$ pour couvrir les dépenses d'établissement restant à faire; et, comme leur cours d'émission dépassera forcément le pair, si l'on tient compte de la concurrence à peu près certaine[1] des titres 2 $^1/_2$ $^0/_0$, le cours de 98 à 98,6 $^0/_0$, comme moyenne du prix d'émission pendant toute la durée de construction, est une preuve de la prudence de nos calculs.

3° Il faut maintenant établir comment l'on devra procéder à l'amortissement du capital-obligations afin de le terminer avant l'expiration des concessions.

Nous suivrons à ce propos la méthode déjà indiquée pour les actions[2].

α) La Compagnie du Nord a amorti :

En 1890, un capital total de 10.012.500 francs;
En 1891, de 10.368.000 francs;
En 1892, de 11.045.500 francs;
Et, en 1893, de 11.433.000 francs[3].

L'accroissement de l'amortissement d'une année à l'autre a donc été tout à fait irrégulier :

	Francs.
En 1891	356.000
1892	677.000
1893	387.000

soit, en moyenne, 473.500 francs, accroissement qui est trop faible pour que l'amortissement soit terminé dans le temps prescrit. Si l'on part de l'amortissement de 1893, c'est-à-dire de 11.433.000 francs, il faut que le capital amorti augmente, chaque année, de 596.335 francs, afin d'amortir le capital de 1.637.400.000 francs avant 1950. Mais, comme la Compagnie devra, jusqu'en 1902, émettre de nouveaux titres, il faut admettre que l'amortissement sera supérieur à 596.000 francs, et la dette obligations (s'élevant à 1.684.200.000 fr.[4] au commencement de 1894) augmentera pendant la dernière période des travaux et atteindra, en 1902, le chiffre de 1.690.954.000 francs : l'amortissement sera alors de 16.797.000 francs.

Pour calculer la majoration annuelle de l'amortissement pour les 48 années jusqu'à la fin de la concession, il faut remarquer que le capital restant à amortir n'est plus de 1.690.900.000 francs, mais seulement de 1.644.100.000 francs.

La majoration annuelle de l'amortissement serait de 712.493 francs, soit, en chiffres ronds, de 712.000 francs, mais elle ne sera que de 579.000 francs pour la dernière année.

1. La Compagnie du Midi a décidé, au commencement d'août 1896, l'émission d'obligations 2 $^1/_2$ $^0/_0$ à 420 francs.
2. Voir page 738.
3. Voir pages 648 à 651.
4. Voir page 739.

β) La Compagnie de l'Est a amorti en 1893 :

	Francs.
Obligations d'un type autre que 3 $^0/_0$......	2.573.725
Obligations 3 $^0/_0$..........................	6.712.017
Total..................	9.285.742

Nous avons évalué à 1.550.213.000 francs le capital-obligations à amortir [1]. Si l'on part d'un amortissement de 9.285.000 francs, il faut le majorer de 520.923 francs par an pour terminer l'amortissement en 1954, c'est-à-dire en 61 ans [2]. Nous supposons jusqu'en 1908 un accroissement d'amortissement annuel de 520.000 francs [3] en chiffres ronds ; et, par suite, la dette totale se trouvera réduite de 201.375.000 francs à la fin de 1908 ; mais, en même temps, cette dette se sera accrue de 222.385.000 francs ; elle atteindra ainsi, au commencement de 1909, le chiffre de 1.571.241.000 francs. En même temps, l'amortissement à faire pendant l'année 1908 sera de 17.065.000 francs ; il faudra donc une augmentation annuelle de 727.336.007 francs pour terminer, en 1954, le remboursement total des obligations. Pour la dernière année, l'amortissement sera de 349.000 francs.

γ) Le total de l'amortissement de la Compagnie de l'Ouest, en 1893, s'élevait :

	Francs.
Obligations 3 $^0/_0$..................................	11.476.000
Autres obligations (599.750 fr., ou en chiffres ronds).	600.000
Total....................	12.076.000

Cette somme devrait s'accroître, chaque année, de 555.661 francs pour amortir avant 1956, c'est-à-dire en 63 ans, la dette totale de la Compagnie qui s'élevait à 1.881.001.000 francs. En supposant cette progression constante jusqu'en 1907, l'amortissement à cette date serait de 227.339.000 francs. Par contre, l'émission d'obligations nouvelles aurait produit, à la même date, un total de 228.336.000 francs ; la dette totale (pour 1907) serait donc de 1.881.998 francs, et l'amortissement afférent à la même année ressortirait à 10.776.000 francs. A partir de cette date, l'amortissement devrait, chaque année, augmenter de 745.284 francs, soit de 745.000 francs en chiffre rond ; l'amortissement de la dernière année ne serait plus que d'environ 335.000 francs.

δ) La Compagnie d'Orléans a amorti, en 1893 :

	Francs.
Obligations 3 $^0/_0$..........................	10.811.517
Autres obligations..........................	883.591
Total.............	11.695.108
Ou en chiffres ronds.........................	11.695.000

1. Voir page 740.
2. L'accroissement de l'amortissement pour l'Est, comme pour les autres Compagnies, varie d'année en année.
3. Pour la période 1891-1893, cet accroissement ressortait, en moyenne, par an à 536.250 francs pour toute la dette obligations, y compris celle représentative des annuités de l'Etat.

Donc, la majoration annuelle de l'amortissement doit être de 542.844 fr. de 1894 à 1956, pour amortir la dette totale, qui s'élève au chiffre de 1.831.160.000 francs : avec cet accroissement annuel de 542.000 francs, l'amortissement ressortira, pour 1911, à 21.451.000 francs. D'autre part, la dette totale, pendant le même temps, s'accroîtra de 286.927.000 francs.

Ainsi, en établissant une compensation entre les émissions et les amortissements, la dette totale aura diminué, en 1911, de 16.265.000 francs, et s'élèvera, au commencement de l'année 1912, à 1.814.895.000 francs. Il faudra donc que l'accroissement annuel de l'amortissement, à la fin de 1911, soit fixé à 820.869 francs; nous supposons donc une augmentation de 820.000 francs, ce qui portera à 860.000 francs l'amortissement de la dernière année.

ε) La participation de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée à l'amortissement des obligations, pendant l'année 1893, a été évaluée plus haut [1] au chiffre rond de 24.252.000 francs; sa dette obligations, qu'elle doit amortir avant 1958, ressort à 4.190.600.000 francs [2]. Cela exige, à partir de 1893, un accroissement annuel d'amortissement, de 1.265.373 francs ou, en chiffre rond, de 1.265.000 francs. Jusqu'à la fin de l'année 1908, à l'expiration de la période de construction, la dette de la Compagnie sera ainsi ramenée à 4.181.074.000 francs, et l'amortissement atteindra le chiffre de 43.227.000 fr. Toutefois, il y a lieu de déduire de la dette totale une somme de 240.180.000 fr., dont l'amortissement ne peut s'effectuer que pendant les années 1959 à 1975, après l'expiration de la concession. Cette déduction faite, l'amortissement, à partir de 1909, devra croître, chaque année, de 1.395.720 francs, en chiffre rond, de 1.395.000 francs. Le remboursement de la dernière année ne sera ainsi que de 919.000 francs au plus.

ζ) La Compagnie du Midi avait [3], en 1893, amorti :

	Francs.
Obligations 3 %	5.546.000
Autres obligations	46.250
Total arrondi	5.592.000

Cette somme devrait croître de 441.916 fr., chaque année, pour amortir en 64 ans, jusqu'en 1957, la dette totale obligations de 1.227.075.000 francs. En supposant un accroissement annuel de 442.000 francs jusqu'en 1911, la dette serait diminuée, pendant ces dix-huit années, de 176.238.000 francs; mais en même temps, par suite des travaux neufs, elle se serait augmentée de 115.450.000 francs. Au commencement de 1912, elle s'élèvera ainsi à 1.216.287.000 francs. L'amortissement de l'année 1911 sera de 13.548.000 fr.; il faudra donc que l'amortissement augmente, chaque année, de 548.639 francs. Nous chiffrerons à 548.000 francs, en chiffre rond, l'augmentation annuelle de l'amortissement à partir de 1912, et le remboursement de la dernière année sera, par suite, de 691.000 francs.

1. Voir page 743.
2. Voir pages 742 et suivantes
3. Voir page 743.

Le tableau suivant résume l'évaluation de l'amortissement des obligations, telle qu'elle ressort des pages précédentes :

COMPAGNIES	AMORTISSEMENT DE 1893 (en chiffres ronds)	ACCROISSEMENT ANNUEL D'AMORTISSEMENT — Jusqu'à épuisement des émissions d'obligations nouvelles — Années	Accroissement	Ultérieur jusqu'à l'expiration des concessions	AUGMENTATION de l'amortissement pour la dernière année
	francs		francs	francs	francs
Nord	11.433.000	1902	596.000	712.000	579.000
Est	9.265.000	1908	520.000	727.000	349.000
Ouest	12.076.000	1907	555.000	745.000	325.000
Orléans	11.695.000	1911	542.000	820.000	860.000
P.-L.-M.	24.252.000	1908	1.265.000	1.395.000	919.000
Midi	5.592.000	1911	442.000	548.000	691.000

4° Comme dernier facteur pour le calcul des charges des obligations, il faut considérer le service des intérêts. Dans la deuxième partie de ce chapitre [1] on a calculé l'influence qu'exercent aujourd'hui sur l'intérêt moyen des obligations les diverses séries d'obligations anciennes dont l'intérêt est supérieur à 3 %, et on a établi que cette surcharge d'intérêts ne dépasse pas 0 fr. 02. Il faut, en outre, se rappeler que la Compagnie du Nord et celle du Midi, seules, n'avaient à la fin de 1893 [2] que des obligations 3 %. Pour les autres Compagnies, le taux moyen de l'intérêt des obligations, pour l'année 1893, ressort aux chiffres suivants :

Est	3,115 %	Orléans	3,0207 %
Ouest	3,0264 %	P.-L.-M.	3,03 %

Nous supposerons que, jusqu'en 1906, les intérêts seront calculés à ce taux, car, avant cette date, la réduction résultant du placement des obligations 2 1/2 % ne sera pas sensible. A ce propos, on peut encore une fois remarquer que l'évaluation de la charge d'intérêts, calculée au taux moyen indiqué ci-dessus pour 1893, et invariable jusqu'en 1906, se justifie presque d'elle-même par l'amortissement progressif des titres dont l'intérêt

1. Voir pages 653 et suivantes.

2. **Note du Traducteur.** — Toutes les grandes Compagnies ont actuellement des titres 3 % et 2 1/2 %. L'ensemble des obligations 2 1/2 %, depuis décembre 1895, époque à laquelle la Compagnie d'Orléans a pris l'initiative de commencer le placement du nouveau type de titres jusqu'à fin 1899, a été de 923.929, dont voici le détail par année :

1895	25.864
1896	65.128
1897	220.216
1898	282.316
1899	330.405
	923.929

est supérieur à 3 %, et que l'hypothèse admise est désavantageuse à notre calcul : nous sommes donc d'autant plus autorisés à prendre, à partir de 1907, le taux moyen de 3 %, que nous tenons compte ainsi de la compensation des charges des obligations, dont l'intérêt est supérieur ou inférieur à 3 %.

Dans tout ce calcul, on n'accepte que des résultats acquis, sans se préoccuper de la conversion expressément réservée (et tout à fait possible, comme nous l'avons souvent répété) des obligations des Compagnies Paris-Lyon-Méditerranée et d'Orléans. Cependant, il ne faut pas perdre de vue cette conversion éventuelle, car elle s'appliquerait à 48 % de l'ensemble des obligations. Aussi donc, après avoir terminé notre évaluation, dont la base consiste à allouer un intérêt de 3 % à la totalité des obligations, aurons-nous à démontrer l'influence que la conversion de 48 % du total des obligations 3 % en titres de 2 1/2 % peut avoir sur le résultat définitif de notre calcul.

Auparavant, nous avons à déterminer les bases d'un élément particulièrement important de notre calcul, à savoir celles de l'augmentation moyenne des bénéfices futurs d'exploitation. En prenant comme point de départ l'année 1893, dont les résultats sont si mauvais, au lieu des années suivantes, qui ont donné des résultats satisfaisants, nous essayerons de calculer directement ces excédents d'exploitation, sans chercher à le faire en chiffrant à part les recettes brutes et les frais d'exploitation ; l'évaluation séparée des deux éléments du produit net est, en effet, si compliquée que la méthode du calcul direct du produit net est certainement la plus exacte : elle permet d'établir une comparaison avec les résultats des exercices antérieurs et elle s'appuie sur les chiffres portés au budget d'après des moyennes nettement définies.

Tout d'abord, il importe d'établir la progression des bénéfices d'exploitation des six grandes Compagnies, et, en conséquence, le pourcentage que nous avons le droit de prendre dans notre calcul.

Pour déterminer une moyenne correspondant à un plus ou moins grand nombre d'années, il est indispensable de choisir le point initial et le point final de la période considérée. Si l'on voulait, par exemple, fixer l'augmentation des excédents d'exploitation par périodes de dix ans, à partir de 1859 (origine du système qui régit encore aujourd'hui les chemins de fer français), l'année 1879 serait précisément une année d'activité économique, de travaux extraordinaires et, comme 1889, année de l'exposition, elle donnerait, pour la comparaison, des produits nets absolument anormaux. Certaines périodes auraient ainsi des coefficients d'exploitation tout à fait élevés. En choisissant les années 1869-1870-1880, les résultats de 1870 ne seraient, d'autre part, nullement comparables ; par contre, l'année 1880 donnerait des résultats bien plus avantageux encore que l'année 1879, déjà citée ; au contraire, 1890 tomberait en pleine période d'exploitation partielle. Donc, pour ces périodes 1860-1870, 1870-1880, 1880-1890, on aurait des chiffres absolument contradictoires.

Nous choisirons l'année 1865 comme point de départ des périodes de dix ans, parce que c'est la première année où, pour les grands réseaux, sauf pour l'Est, fonctionne le régime de la convention de 1859 ; nous prendrons ensuite l'année 1875, qui, d'une part, ne présente plus les circonstances, tout à fait

anormales, consécutives de la guerre de 1870, et qui, d'autre part, n'appartient pas non plus à cette période de grande prospérité pour les chemins de fer, survenue après 1878. En 1885, le trafic ne fait que commencer à se remettre de la grande dépression constatée pendant les années 1883 et 1884, et les bénéfices des chemins de fer, qui avaient considérablement diminué si on les compare à ceux des années 1879-1882, ne représentent qu'une augmentation fort réduite par rapport à 1875.

Pour la dernière période, la statistique officielle ne va pas au-delà de 1894. Par suite du compte de l'exploitation partielle, les résultats de 1894, quoique supérieurs à ceux de 1893, sont encore mauvais, si on les compare à ceux des années antérieures à 1891 et à ceux de 1885. Pour compléter la période de dix années, nous aurons recours aux rapports présentés aux actionnaires pour 1895, et nous nous servirons d'autant plus de leurs renseignements statistiques qu'ils servent à établir les *Documents principaux* officiels, qui paraissent toujours avant la revision des comptes des Compagnies.

ANNÉES	NORD	EST	OUEST	ORLÉANS	P.-L.-M.	MIDI	ENSEMBLE
	En milliers de francs [1]						
1865	50.771	44.630	34.261	56.226	98.473	22.137	306.498
1875	62.456	37.600	43.149	80.836	158.902	32.606	414.949
1885	81.929	48.872	55.150	77.706	166.947	37.233	467.837
1886	87.186	49.294	55.876	74.980	167.955	35.818	471.109
1887	89.652	49.720	58.212	77.166	176.850	39.791	491.391
1888	92.745	52.665	59.354	78.063	182.833	40.695	506.355
1889 (2)	98.793	59.387	66.400	86.496	196.405	43.432	550.913
1890	99.075	58.121	61.199	82.100	192.916	43.528	536.839
1891	97.702	54.129	60.646	84.809	192.425	42.908	529.619
1892	91.951	50.723	58.679	82.636	181.379	38.687	504.055
1893	90.051	54.914	56.649	85.692	173.990	39.974	501.270
1894	92.813	55.614	61.031	86.643	190.531	44.665	531.297
1895 (3)	96.885	58.278	68.850	90.515	207.799	48.520	570.847

1. Les chiffres sont extraits, jusqu'en 1888, des renseignements de l'*Annuaire statistique de la France*, de 1889 à 1893, du tableau final des *Documents divers* qui servent de base à ces renseignements; les *Documents divers*, qui paraissent toujours une année plus tard que les *Documents principaux*, donnent déjà des chiffres rectifiés. C'est pourquoi les sommes ci-dessus ne s'accordent pas avec les produits nets inscrits (p. 649) et qui, pour être comparés avec les charges du capital, ont dû être empruntés au tableau X des *Documents principaux*. D'autre part, les sommes ne s'accordent pas non plus avec celles que nous avons données (p. 355). Ces totaux, comprenant les résultats d'exploitation de la ligne du Rhône-Mont-Cenis et du chemin de fer de Ceinture, donnent presque toujours des déficits d'exploitation dont nous n'avons pas à tenir compte ici. La différence de 1 à 2 millions, qui ressort de la comparaison de ces tableaux, n'a pas, du reste, d'importance pour nos conclusions.

2. Année de l'Exposition.

3. D'après les *Comptes Rendus aux actionnaires des Compagnies*

Le réseau de l'Est, on le sait, a été complètement transformé à la suite de la guerre de 1870-1871. La Compagnie a dû céder à l'Allemagne une portion considérable de ses lignes et, principalement, des tronçons fort importants des grandes lignes de raccordement avec l'Allemagne du Sud et l'Autriche, d'une part, et avec la Belgique et le Luxembourg, d'autre part. Il a reçu en échange des lignes nouvelles qu'il fallait d'abord construire et qui étaient loin d'avoir l'importance économique des lignes cédées. Cette appréciation apparaît facilement par la simple comparaison des produits nets de 1865 et de 1875.

Le réseau d'Orléans, qui a dû échanger avec le réseau de l'Etat un certain nombre de lignes, en vertu des conventions de 1883, a subi une perte fort importante, car les 400 kilomètres cédés par lui avaient un assez fort rendement, comme on l'a vu par la hausse qui s'est produite ultérieurement dans les produits nets des chemins de fer de l'Etat, tandis que les 900 kilomètres que la Compagnie d'Orléans a reçus en échange ont une valeur bien inférieure, représentée par l'annuité de soulte[1]. Il faut considérer ensuite que l'Etat, par la construction, en 1886-1887, de la ligne de Paris-Bordeaux (par Saumur), a créé une concurrence pour le trafic direct de l'ancienne ligne d'Orléans et peut, de ce fait, lui porter préjudice, malgré l'allongement de parcours.

En définitive, la diminution des recettes résultant de ces échanges peut être évaluée à 8 ou 9 millions par an, pendant la période décennale qui commence en 1880[2].

Comme cet échange a coïncidé avec la dépression du trafic qui amena une diminution extraordinaire des recettes des chemins de fer, on s'explique que, pour la Compagnie d'Orléans seule, les bénéfices d'exploitation ont été moindres en 1885 qu'en 1875; il est clair que le développement de ce réseau a été interrompu presque au milieu de la période de trente années que nous considérons. Aussi sa situation, telle qu'elle était avant les conventions de 1883, ne peut-elle pas être comparée avec celle qui ressort actuellement. En tout cas, pour nos calculs, la période commençant en 1875 semble devoir être complètement laissée de côté, en ce qui concerne du moins la Compagnie d'Orléans.

Dans le tableau de la page 764, qui donne les augmentations moyennes annuelles des bénéfices de l'exploitation des six grands réseaux, il ne sera pas tenu compte, d'après ce qui vient d'être dit, de la période 1865-1875 pour la Compagnie de l'Est et de la période 1875-1885 pour la Compagnie d'Orléans. Par suite, les totaux qui s'y rapportent, c'est-à-dire les pourcentages moyens pour tous les réseaux, sont obtenus, déduction faite des produits nets de ces deux Compagnies.

Quoique, pour la fixation de l'augmentation moyenne d'une aussi longue période, il puisse paraître suffisant de constater les trente années de 1865 à 1895, nous avons tenu à inscrire les résultats d'autres périodes dont la détermination pouvait se faire à l'aide des années que nous avons choisies. Pour

1. Voir chapitre XIV, pages 338 et 349, et chapitre XVII, pages 510 et suivantes.
2. M. Colson, *les Chemins de fer et le Budget* (Paris, 1896), page 117.

compenser les erreurs provenant de circonstances exceptionnelles, nous avons pris la moyenne de ces pourcentages.

PÉRIODES	NORD	EST	OUEST	ORLÉANS	P.-L.-M.	MIDI	ENSEMBLE [1]
ANNÉES	Chiffres absolus en milliers de francs						
1865-1875	1.068	»	889	2.401	6.043	1.047	11.548
1865-1885	1.558	»	1.044	1.074	3.424	755	7.855
1865-1894	1.450	»	923	1.049	3.174	777	7.373
1865-1895	1.537	»	1.153	1.143	3.644	879	8.357
1875-1885	1.947	1.127	1.200	»	805	463	5.542
1875-1894	1.629	948	941	»	1.665	635	5.786
1875-1895	1.721	1.034	1.285	»	2.444	796	7.281
1885-1894	1.209	749	653	993	2.620	826	7.051
1885-1895	1.496	940	1.370	1.281	4.085	1.129	10.301
	Pourcentage						
1865-1875	2,30	»	2,59	4,27	6,14	4,73	4,41
1865-1885	3,07	»	3,05	1,91	3,48	3,41	3,00
1865-1894	2,86	»	2,69	1,86	3,22	3,51	2,82
1865-1895	3,03	»	3,36	2,03	3,70	3,97	3,15
1875-1885	3,12	3,00	2,78	»	0,51	1,42	1,63
1875-1894	2,56	2,52	2,18	»	1,05	1,95	1,73
1875-1895	2,76	2,75	2,97	»	1,54	3,44	2,18
1885-1894	1,48	1,53	1,18	1,28	1,57	2,28	1,51
1885-1895	1,83	1,92	2,48	1,65	2,45	3,03	2,20
Moyenne de la période finissant en 1894	2,30	2,03	2,02	1,57	1,95	2,58	2,02
Moyenne de la période finissant en 1895	2,54	2,23	2,94	1,84	2,56	3,15	**2,51**
Moyenne générale	2,56	2,30	2,59	2,17	2,63	2,97	**2,51**

Or, de ces calculs résulte un détail caractéristique : pour l'ensemble de toutes les Compagnies, l'augmentation moyenne de la période s'achevant en 1895, la plus importante pour le but de nos études, concorde exactement avec le pourcentage moyen de la période totale 1885-1895. Pour chaque Compagnie, le chiffre moyen oscille autour du chiffre 2,51. Nous pourrions, par conséquent, en arrondissant ces pourcentages, nous en servir pour l'évaluation des produits nets, de sorte que pour toutes les Compagnies on aurait pu fixer à 2,50 % le coefficient représentant l'augmentation moyenne de la même façon.

1. Pour la période commençant en 1865 (Compagnie de l'Est non comprise);
Pour la période commençant en 1875 (Compagnie d'Orléans non comprise), ainsi qu'il a été expliqué à la page 763.

C'est ainsi qu'avait procédé M. de Franqueville : afin de déterminer l'époque probable à laquelle prendrait fin la garantie d'intérêts, il avait légèrement majoré le chiffre qu'il avait pris comme base de son évaluation. Mais, comme nous voulons montrer la plus extrême prudence, le coefficient de 2,50 °/₀ ne peut nous servir que de preuve dans notre étude; ce serait une erreur d'accepter purement et simplement ces chiffres et de vouloir déduire de l'écart entre la moyenne générale et la moyenne de chaque Compagnie une explication de la différence de situation de chacune des Compagnies; il nous semble donc que le mode d'établir la proportion de l'augmentation moyenne des produits nets (telle qu'elle ressort au tableau de la page 764) ne présente pas une méthode suffisamment exacte.

Nous ferons d'abord remarquer qu'en présence de la stagnation actuelle des recettes de la Compagnie d'Orléans, il ne serait pas logique de vouloir nous servir directement de ses produits nets avant 1883. Ensuite, un calcul où le taux d'augmentation d'une période peut varier selon la première année de cette période permet évidemment de comparer le passé, mais ne présente pas une exactitude suffisante pour déterminer le coefficient dont on se servira pour évaluer les produits nets probables d'une longue période future : dans ce but, il est préférable de calculer les pourcentages sur les produits nets moyens des périodes que nous avons déjà considérées.

C'est d'après cette méthode qu'ont été calculés, au tableau de la page 766, les pourcentages des résultats moyens des périodes de trente ans, de vingt ans et de dix ans, finissant en 1895, et que, pour compenser les résultats imprévus survenus dans ces différentes périodes, on a établi le pourcentage de la période 1885-1895. La Compagnie de l'Est n'apparaît point pour la période de trente années, et la Compagnie d'Orléans est laissée complètement de côté.

On voit ici également, pour le coefficient moyen des cinq Compagnies, une concordance parfaite pour la dernière période 1885-1895 et pour la moyenne générale, et cependant les oscillations des proportions afférentes à chaque Compagnie apparaissent aussi diverses que dans le tableau page 764.

Pourcentages moyens des périodes 1865 à 1895 ; 1875 à 1895; 1885 à 1895.

PÉRIODES	NORD	EST	OUEST	P.-L.-M.	MIDI	MOYENNE
			Pourcentage			
1865-1895.............	2,08	»	2,24	2,38	2,49	2,17 (1)
1875-1895.............	2,16	2,16	2,29	1,33	1,96	1,79
1885-1895.............	1,67	1,73	2,21	2,18	2,61	1,98
Moyenne de ces pourcentages.............	1,97	1,94	2,27	1,96	2,35	1,98

1. Non compris la Compagnie de l'Est pour cette période.

Néanmoins, nous ne voulons pas encore employer sans réserves, comme éléments du calcul, les pourcentages du tableau ci-dessus : nous les abaisserons d'une façon notable en tenant compte soit d'observations générales, soit de certaines circonstances propres à telle ou telle de ces Compagnies.

Tout d'abord, il faut se rappeler que les travaux complémentaires et le matériel roulant à fournir après la clôture de la période de construction devront être entièrement prélevés sur les bénéfices d'exploitation. Ensuite, bien que, dans les coefficients moyens, on aperçoive déjà l'effet produit par les réductions de certains tarifs, il y a lieu, cependant, de tenir compte d'autres réductions, prévues à titre éventuel, et que ne compensera peut-être pas l'augmentation du trafic. Des réductions de taxes aussi considérables que celles qu'a produites le dégrèvement des tarifs de la grande vitesse, en 1892, ne doivent pas, en effet, se reproduire souvent. Il faut également tenir compte des travaux complémentaires à exécuter sur les lignes construites depuis vingt ans et sur lesquelles le trafic peut évidemment progresser; et, enfin, il est incontestable que les frais d'exploitation proprement dits, même accrus par l'ouverture successive de lignes improductives, ont atteint un chiffre qui ne sera pas dépassé; par suite, pour les grands réseaux dont le coefficient d'exploitation oscille aux environs de 50 °/₀ de la recette, les dépenses d'exploitation seront à l'avenir plus exactement déterminées sur les lignes terminées : leur trafic pourra augmenter, mais l'ouverture de nouvelles sections n'augmentera pas la dépense, et les charges nouvelles seront ainsi compensées.

Comme on ne peut chiffrer la répercussion éventuelle de ces diverses circonstances, il convient de s'en tenir aux coefficients moyens obtenus pour chaque Compagnie. Toutefois, comme on ne saurait montrer trop de prudence, on pourrait, pour les deux Compagnies de l'Ouest et du Midi, réduire à 2 °/₀ les coefficients de 2,27 °/₀ et 2,35 °/₀.

La Compagnie de l'Ouest, qui dessert une région ne présentant pas de difficultés particulières d'exploitation, escompte, d'après ses comptes rendus aux actionnaires, un relèvement de tonnage justifié par l'accroissement constant des produits agricoles en provenance de Bretagne et de Normandie [1].

Pour la Compagnie du Midi, l'augmentation de son trafic depuis 1884 (en 1895 : 58 °/₀ pour les voyageurs et 21,6 °/₀ pour les marchandises), et par conséquent, la hausse de son produit net (augmentation 1895 par rapport à 1885, + 30,6 °/₀, et par rapport à 1884, qui n'est pas l'année la plus mauvaise, + 23,6 °/₀) proviennent de la reconstitution de vignobles qui avaient été dévastés par le phylloxera : on peut donc espérer que ces régions vinicoles vont voir renaître leur ancienne prospérité [2].

Deux points importants sont à noter en ce qui concerne la Compagnie du Nord : d'abord, la clôture du compte de l'exploitation partielle ne se fait pas progressivement, et il est à craindre que, lors de la suppression de ce

1. *Rapport aux actionnaires* du 31 mai 1896.
2. *Rapport aux actionnaires* du 1er avril 1896.

compte, le rattachement au compte de l'exploitation complète ait pour effet d'arrêter le bénéfice d'exploitation qui ne supporte pas, actuellement, la charge des déficits reportés au compte d'établissement. De plus, pour ce réseau à mailles étroites et resserré dans une région de peu de superficie (les distances ne dépassent pas 300 kilomètres), l'exploitation est déjà fort intense; aussi les travaux complémentaires devront-ils sans doute être faits bien plus tôt que sur les autres réseaux. Le coefficient de 1,97 semble trop élevé : on prendra donc 1,85, légèrement supérieur au coefficient moyen 1,67.

Pour la Compagnie de l'Est, il faudra procéder avec plus de prudence. Le chiffre 1,94 est exagéré : on adoptera celui de 1,70, légèrement inférieur au coefficient moyen 1,73.

Il ne faut pas perdre de vue, en effet, que le développement du trafic sur ce réseau est fort incertain : la plupart des 1.146 kilomètres, commencés depuis 1895, ont été construits pour des besoins stratégiques et ont motivé l'établissement coûteux de doubles voies [1].

La Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée est, après le Nord, celle dont la situation paraît le plus solide; aussi est-elle arrivée, dans les dernières années, à augmenter d'une façon notable ses produits nets. Cette plus-value a deux causes : tout d'abord, l'augmentation considérable de ses recettes; en second lieu, mais pour un chiffre relativement petit, la diminution de ses dépenses. La Compagnie compte abaisser encore son coefficient d'exploitation (45,26 $^0/_0$ en 1895) [2]. Mais, comme elle possède le réseau le plus étendu, le chiffre indiqué à la page 764 est presque aussi faible que celui de la Compagnie de l'Est. C'est un peu ce qui se passe pour les grandes fortunes, qui donnent relativement un intérêt moindre que les petites. Il faut noter d'ailleurs que ce réseau, qui sert surtout au trafic international, subit, par suite, plus lourdement le contre-coup des crises économiques survenues à l'Etranger [3].

C'est ainsi (Voir page 764) que sont calculés les coefficients de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, qui apparaissent les plus faibles : 0,51 $^0/_0$ de 1875 à 1883; 1,05 $^0/_0$ de 1875 à 1884; 1,54 $^0/_0$ de 1875 à 1895. De même, en déterminant le coefficient selon la méthode plus exacte (p. 766), on obtient encore le chiffre de 1,33 $^0/_0$. Il reste, comme celui du Nord et celui de l'Est, inférieur au coefficient moyen 1,98, obtenu pour l'ensemble des Compagnies. La Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée possède, il est vrai, *viâ* Nevers-

1. *Rapport aux actionnaires* du 24 avril 1896.
2. *Rapport aux actionnaires* du 28 avril 1896.
3. Comme la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée n'avait pas, avant 1883, de dette de garantie, elle n'avait donc point à affecter à des travaux neufs le montant du remboursement de cette dette de garantie ; par suite, sa contribution aux lignes neuves ne grevait que le compte de l'exploitation partielle. La garantie de 18 millions demandée par la Compagnie, qui apparaît subitement en 1884 et qui augmente dans les années suivantes, ne résulte donc que de la crise économique survenue pendant cette période.

En 1890 et 1891, la garantie était ramenée à 2 millions; mais, par la clôture du compte de l'exploitation partielle, et sous l'influence de diverses causes extraordinaires de dépenses, elle a atteint, en 1892, le chiffre de 17.600.000 et, en 1893, de 29.800.000. La diminution de garantie survenue dans les années 1894 et 1895 ne peut donc pas être considérée comme durable.

Note du Traducteur. — Cette dernière appréciation est absolument erronée.

Moulins, une ligne qui double la grande artère principale ; mais les travaux déjà faits et les dépenses complémentaires éventuellement prévues sont fort coûteux, par suite de la situation orographique et hydrographique de la région qui ne peut se comparer qu'aux départements voisins des Pyrénées. En outre, on rencontre quelques Compagnies plus petites : la Compagnie du Sud de la France, dont les lignes se raccordent au réseau Paris-Lyon-Méditerranée à Draguignan, Nice et Digne. La situation de cette Compagnie secondaire, qui n'est pas intéressée à bien exploiter, paraît fort compromise, en dépit de la nouvelle convention approuvée par la loi du 26 juillet 1895. L'avenir de ces lignes semble donc incertain, et on devrait chercher, au plus tôt, une solution en les incorporant au réseau Paris-Lyon-Méditerranée [1]. D'autre part, la ligne du Rhône au Mont-Cenis ne devrait pas avoir une exploitation spéciale dans le réseau de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée [2].

Bien que, pour le moment, il ne soit guère question de tenir compte de toutes ces transformations, on ne peut pas, cependant, négliger d'envisager leur éventualité. Ainsi donc, pour toutes les raisons que nous avons fait valoir plus haut, et qui nous recommandent une absolue prudence, nous ne fixerons qu'à 1,50 % le coefficient afférent à la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, qui est intermédiaire entre le coefficient de 1,96 % et celui de 1,33 %, inscrits à la page 765.

Quant à la Compagnie d'Orléans, pour les motifs déjà donnés, les résultats d'exploitation pendant la dernière période décennale sont seuls à retenir.

En voici la variation :

	%
1885-1886	— 3,50
1886-1887	+ 2,92
1887-1888	+ 1,16
1888-1889	+ 10,80
1889-1890	— 5,08
1890-1891	+ 3,30
1891-1892	— 2,56
1892-1893	+ 3,70
1893-1894	+ 1,12
1894-1895	+ 4,47
Coefficient moyen	+ 1,63

Mais ce calcul ne donne pas une solution exacte du développement moyen du réseau d'Orléans, parce que la diminution de 1892 résulte d'une cause spéciale à cet exercice et qui ne se reproduira pas : la suppression du compte de l'exploitation partielle, commencée le 1er janvier 1892, a eu pour effet de rattacher à l'exploitation complète toutes les lignes qui avaient été achevées antérieurement à 1886 inclusivement (517 kilomètres [3]). Le déficit du compte de l'exploitation partielle de 1886 a atteint le total de

1. Voir chapitre XIV, page 381, et chapitre XVIII, pages 572 et suivantes.
2. Voir chapitre XIV, pages 377 et 379, note 1.
3. Voir chapitre XIV, page 357.

6.200.000 francs [1], alors que la diminution des produits nets de 1892, par rapport à 1891, ne s'élevait qu'à 3.200.000 francs. A partir de 1893, on ne doit compter que les ouvertures d'une seule année; en outre, comme nous l'avons dit plus haut [2], le compte de l'exploitation partielle devant disparaître, il ne faut donc pas en tenir compte pour déterminer le coefficient afférent à la longue période de 1912 à 1956; pour toutes ces considérations, l'année 1892 doit être regardée comme une année exceptionnelle et laissée de côté : la moyenne ressort ainsi à 2,44 °/₀, malgré deux différences en moins présentant un total de 8,58.

Il est clair en effet que, pour une courte période de dix ans seulement, les résultats d'années exceptionnelles, comme ceux de 1889, avec ses bénéfices considérables dus à l'Exposition, faussent le calcul et relèvent la moyenne ordinaire. Par ailleurs, si l'on retranche de la période de dix années les années exceptionnellement avantageuses, par suite de causes économiques, il faut logiquement retrancher les exercices donnant des déficits anormaux pour d'autres motifs économiques. Dans le cas actuel, le déficit de 1885-1886 provient d'une dépression économique tout à fait extraordinaire, antérieure à 1885, et cette déduction est d'autant plus justifiée que la diminution constatée sur le réseau d'Orléans résulte de l'échange de lignes consenti en 1883 avec le réseau de l'Etat; c'est la raison, du reste, pour laquelle nous n'avons envisagé pour cette Compagnie que la période 1885-1895 [3]. Mais l'élimination du coefficient négatif, — 3,50 °/₀, est loin de contrebalancer l'élimination du coefficient positif + 10,80 °/₀.

Reste à expliquer le mode de calcul. Nous ne voulons pas éliminer un ou deux des coefficients pour des raisons spéciales; il convient, dans ce cas, de comparer l'année qui suit l'année éliminée avec celle qui la précède et de considérer le coefficient ainsi obtenu comme le résultat de deux années; par suite, il suffira de ne porter en compte que la moitié de ce coefficient.

En procédant ainsi, l'augmentation afférente à la Compagnie d'Orléans donne les coefficients suivants :

			°/₀
1886-1887, augmentation			= 2,92
1887-1888	—		= 1,16
1888-1890		1/2	= 2,58
1890-1891	—		= 3,30
1891-1893		1/2	= 0,52
1893-1894	—		= 1,12
1894-1895	—		= 4,47
Augmentation moyenne annuelle			= 2,29

1. Voir chapitre XIV, page 361, et chapitre XVIII, page 562.
2. Voir page 750.
3. Voir page 763.

Ce résultat de 2,29 %, comparé avec ceux qui figurent au tableau de la page 765 pour les réseaux voisins, est compris entre ceux de l'Ouest et du Midi, aussi bien pour la période 1885-1895 que pour la moyenne générale; on peut donc l'accepter, car il n'y a pas de motifs pour que la progression des recettes sur la Compagnie d'Orléans soit moindre que sur les autres Compagnies voisines; il faut, de plus, remarquer que l'augmentation de trafic pour cette Compagnie dépend bien plus du trafic des marchandises que du transport, bien moins lucratif du reste, des voyageurs [1].

Pour les motifs déjà énumérés, nous ferons également subir au coefficient de la Compagnie d'Orléans une réduction proportionnelle, et nous fixerons, en définitive, à 2 % ce coefficient.

En résumé, on peut donc admettre les coefficients suivants :

	%		%
Nord	1,85	Orléans	2,00
Est	1,70	Ouest	2,00
P.-L.-M.	1,50	Midi	2,00

Ces coefficients serviront, par suite, à évaluer les bénéfices d'exploitation jusqu'à la fin des concessions, ce qui nous semble possible, car ces chiffres constituent des minima. Toutefois, nous éprouvons une hésitation à employer les mêmes coefficients pour la dernière période de la construction : par suite de la clôture des comptes de l'exploitation partielle, c'est, en effet, surtout dans la dernière période décennale qu'on peut trouver le plus d'analogies en ce qui concerne les recettes probables pendant cette période. Le tableau de la page 762 indique le bénéfice d'exploitation pour chacune des années de cette période décennale. On voit par les oscillations de recettes totales qu'on ne saurait avoir trop de prudence pour évaluer les résultats d'exploitation pendant l'achèvement du *troisième réseau*. Plus les coefficients varient pour chaque Compagnie, moins il est possible de tirer une conclusion générale. L'année 1895 a été une bonne année; le total des bénéfices des six Compagnies a atteint 531 millions en 1894; 529 millions en 1891; 536 millions en 1890.

Les années 1892 et 1893 furent à peu près aussi mauvaises l'une que l'autre, les résultats des Compagnies prises isolément se compensant dans l'ensemble.

En tout cas, l'influence de la clôture du compte de l'exploitation partielle s'est fait manifestement sentir dans ces années pour toutes les Gompagnies, sauf le Nord.

Quant à la Compagnie du Nord, il paraît sage d'admettre, pendant la période de construction, c'est-à-dire jusqu'en 1902, l'augmentation moyenne (1.500.000 francs), constatée pendant la dernière période décennale (tableau page 764); ce chiffre est légèrement inférieur à celui de la période 1865-1895.

1. *Rapport aux actionnaires de la Compagnie d'Orléans, pour* 1895.

Pour les cinq autres Compagnies, nous supposons[1] que la longueur en exploitation complète augmentera chaque année ainsi qu'il suit :

	Kilomètres.
Est.	63
Ouest.	86
Orléans.	157
P.-L.-M.	183
Midi.	88

La charge varie donc pour chaque réseau et se trouve, en ce qui concerne la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, en raison inverse des coefficients trouvés au tableau page 765.

Pour la Compagnie de l'Est, comme pour celle du Nord, nous formerons une moyenne avec le coefficient de 1,94 $^0/_0$ et le coefficient moyen de la période 1885-1895, et nous fixerons à 0,93 $^0/_0$ le coefficient des excédents pendant la période de construction (jusqu'en 1907 et 1908).

Pour les Compagnies de l'Ouest et du Paris-Lyon-Méditerranée, il suffira également de prendre jusqu'en 1907 et 1908 la moitié de 2 $^0/_0$ et 1,50 $^0/_0$. Peu importe que le chiffre soit faible pour la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, car la moyenne annuelle des produits nets afférents aux périodes de huit ans, neuf ans et dix ans, prenant fin en 1893, ressort seulement aux chiffres :

	$^0/_0$
1885 à 1893	0,51
1884 à 1893	0,41
1883 à 1893	0,17

Pour la Compagnie du Midi, à cause du nombre relativement élevé de kilomètres à porter au compte de l'exploitation partielle[2], nous procéderons encore plus exactement ; nous obtiendrons, avec les coefficients des périodes 1875-1895, 1885-1895, et le coefficient moyen, le chiffre moyen 2,30 $^0/_0$, et nous le réduirons de moitié : soit 1,15 $^0/_0$.

A la Compagnie d'Orléans, les chiffres de la période de construction (années 1893 et 1894) donnent une augmentation de 1,22 $^0/_0$ pour 1885-1893, et de 1,21 $^0/_0$ pour 1885-1894 ; la différence des deux années 1893 et 1894 est de + 1,12 $^0/_0$ (Voir page 769), c'est-à-dire atteint presque la moitié de l'augmentation moyenne déjà obtenue, soit moitié de 2,29 $^0/_0$ pour la dernière période décennale ; nous pouvons donc prendre le coefficient de 1,12 $^0/_0$.

1. D'après les calculs indiqués pages 744 et 760.
2. Voir page 744.

Dans le tableau ci-dessous on trouve réunis les coefficients que nous avons choisis avec le plus grand soin pour arriver à chiffrer les produits nets.

COMPAGNIES	COEFFICIENTS MOYENS [1]	COEFFICIENTS ADMIS		
		PENDANT LA CONSTRUCTION		Après l'achèvement de la construction et jusqu'à la fin de la concession
		Dernière Année	Chiffres	
	°/o			°/o
Nord	1,97	1902	1.500.000 fr.	1,85
Est	1,94	1908	0,93 °/o	1,70
Ouest	2,27	1907	1,00 °/o	2,00
Orléans	2,29	1911	1,12 °/o	2,00
P.-L.-M.	1,96	1908	0,75 °/o	1,50
Midi	2,35	1911	1,15 °/o	2,60

On trouvera peut-être que les coefficients indiqués dans la dernière colonne du tableau ci-dessus, comparés aux résultats constatés jusqu'ici, sont évalués un peu bas ; mais, en employant des éléments très réduits, en prenant pour point de départ les résultats si mauvais de 1893, nous ne faisons que donner une apparence plus sombre à la situation des Compagnies, et nous laissons supposer que la période de la garantie durera plus longtemps. Déjà les résultats effectifs des exercices postérieurs à 1893 sont notablement supérieurs à nos évaluations.

Mais qu'importe que notre point de départ soit justement celui qui donne les résultats les plus défavorables et les plus pessimistes ?

Certes, nous ne prétendons pas que l'avenir des chemins de fer français nous paraisse mauvais ; mais nous n'avons pas voulu, d'après les expériences du passé, considérer les résultats favorables de 1894, et les résultats encore meilleurs de 1895, comme un indice certain de la productivité future.

De plus, en dehors des raisons d'ordre général, l'accroissement continu des frais d'exploitation impose les plus grandes réserves.

Trois causes feront augmenter les dépenses :

1° Les améliorations continuelles ayant pour objet d'accroître la sécurité de l'exploitation et les nouvelles mesures imposées à cet effet par l'Administration ou réclamées par l'opinion publique ;

2° La tendance du Ministère des Travaux publics et de la Commission de vérification des comptes à porter au compte de l'exploitation les dépenses de renouvellement et d'entretien ;

3° Et les efforts répétés des Compagnies pour améliorer la situation des agents et de leurs familles.

1. Pour la Compagnie d'Orléans, on ne s'occupe que des dix dernières années (Voir pages 763 et 769).

C'est ainsi qu'en 1894 le Ministre a prescrit l'adoption de freins à air comprimé et fixé un délai pour que cette transformation soit complètement accomplie : de plus, par suite de l'inscription en dépenses d'exploitation de certains travaux, considérés autrefois comme travaux complémentaires et portés de ce fait au compte de premier établissement, les dépenses d'entretien et de renouvellement augmentent, chaque année, pour toutes les Compagnies. A la Compagnie du Nord, depuis 1887, la dépense s'est accrue, chaque année, de 1.700.000 à 3.000.000, de sorte que l'augmentation totale de ce chapitre atteint, en 1895, le chiffre de 14.992.917 francs. Cette augmentation, ainsi que le fait connaître le *Compte rendu aux actionnaires*, est hors de proportion avec la progression des recettes, et, pour la solder, il a fallu apporter la plus extrême circonspection dans les autres catégories de dépenses. La Compagnie de l'Ouest a vu ses dépenses *extraordinaires* (comme les Compagnies les appellent) pour nouvelles fournitures, renouvellement et *transformation*, s'élever, en 1895, à 1.298.000 francs ; la Compagnie d'Orléans, à 7.126.286 francs ; la Compagnie du Midi, à 386.000 francs.

La Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, seule, a pu, en 1895, diminuer légèrement les dépenses de cette nature, parce que, pendant les années précédentes, elle avait dépensé pour le renouvellement de son matériel des sommes considérables qu'elle a soldées, grâce aux recettes de l'exploitation : telle a été la cause de l'accroissement répété de son coefficient d'exploitation qu'ont si souvent critiquée les Commissions du budget.

Quant à la sollicitude des Compagnies pour les agents et les ouvriers, nous y reviendrons plus tard ; nous ne voulons, ici, que mentionner brièvement les nombreuses dispositions prises en faveur du personnel : logements à bon marché pour les ouvriers, cantines, écoles pour l'enseignement de la tenue des ménages, écoles professionnelles, écoles de perfectionnement pour les apprentis et pour les jeunes filles, crèches, cession à prix coûtant de vêtements, d'étoffes et de denrées de consommation, secours aux familles d'employés chargées d'enfants, etc. De plus, les subventions aux caisses de retraites et les pensions aux veuves sont une source croissante de dépenses, ou, tout au moins, le seront certainement dans un avenir très prochain. Les versements annuels nécessaires pour la constitution des réserves de ces caisses représentent 15 ou 16 $^0/_0$ des appointements ou des salaires. Sur ce chiffre, 3 à 5 $^0/_0$ seulement sont prélevés au moyen des retenues sur les salaires et sont versés à la Caisse nationale de retraites pour la vieillesse. Quant au surplus, soit 10 à 13 $^0/_0$ du montant des traitements et salaires, les Compagnies le versent directement soit à la Caisse nationale, soit à une caisse particulière, en vertu de dispositions déjà anciennes : la loi du 27 décembre 1890, notamment, a prescrit d'élever le taux des primes annuelles ; car le commissionnement des agents était souvent décidé avec effet rétroactif ; il en résulte que les réserves ont été trouvées insuffisantes[1].

Afin d'augmenter l'actif des Caisses de retraites, les Compagnies sont plus ou moins forcées de faire des versements qui vont sans cesse en augmentant (le P.-L.-M., en 1895, a versé 644.000 francs de plus qu'en 1894) ;

1. Ces réserves insuffisantes des Caisses de retraites ne résultent pas de l'ouverture des lignes nouvelles, car les Compagnies, sans cesse forcées de prendre un certain nombre d'agents à titre provisoire, leur comptent comme service effectif le service fait avant le commissionnement.

mais il a fallu aussi prendre des mesures immédiates, par suite de l'abaissement du taux de l'intérêt et de l'évaluation trop faible du chiffre des versements. C'est ainsi que pour y remédier, la même Compagnie, par exemple, a porté en dépenses, pour 1895, un versement extraordinaire de 10 millions.

Indépendamment de ces Caisses de retraites, il existe encore, dans les Compagnies de l'Est, de l'Ouest, d'Orléans et du Midi, des Caisses spéciales pour secours en cas de maladie ou de décès ; les Compagnies en supportent seules tous les frais ; en outre, la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée gère une Caisse spéciale pour les accidents. En résumé, les versements des six grandes Compagnies pour l'ensemble de ces Caisses se sont élevés, en 1892, à 25.754.333 francs, soit 5 $^0/_0$ du produit net, et, en 1893, à 29.117.240 francs, soit 5,80 $^0/_0$.

Nous avons déjà mentionné, comme une des causes de l'augmentation des frais d'exploitation, la diminution considérable, consentie dans les dernières années, des heures de travail des employés et surtout des mécaniciens et chauffeurs ; on a modifié, d'autre part, comme étant par trop théorique, la réglementation des heures de travail édictée par M. Viette, Ministre des Travaux publics, et qui avait occasionné aux cinq Compagnies faisant appel à la garantie une augmentation de dépenses annuelle de 4 à 5 millions. Bien qu'on ait réussi à abaisser de douze heures à dix heures le service maximum moyen du personnel des trains et qu'on ait également accordé aux employés des gares de nombreux adoucissements (c'est ainsi que le repos du dimanche a été introduit partout où cela a été possible), il a fallu ajourner bien des améliorations accordées en principe et dues à la sollicitude des Compagnies.

Sans compter les crises économiques, toujours possibles dans les conditions actuelles de l'exploitation des chemins de fer, il y a donc des motifs suffisants pour nous conseiller la plus grande prudence en évaluant les produits nets éventuels, surtout pendant la période de construction et en raison du fardeau des lignes nouvelles qui, à peu d'exceptions près, sont bien loin de faire leurs frais. Pour toutes ces raisons, il convient de se placer dans l'hypothèse la plus défavorable et de fixer, au plus bas possible, les éléments de notre calcul.

Nous répétons encore que notre estimation a pour base les chiffres du tableau 10 des *Documents principaux*[1] de 1893.

1. Rappelons à nouveau que l'année 1893 a été mauvaise pour les recettes des Compagnies. Mais, comme nous ne voulions que raisonner sur des moyennes, il n'était pas possible de prendre, comme point de départ, les résultats provisoires de 1894 et 1895, car ces résultats (surtout ceux de 1895) paraissent, en effet, trop favorables, et il est à craindre qu'un recul proportionné ne suive ces années brillantes (Voir page 729, remarque 3, et page 767, remarque 2). Néanmoins, les chiffres de ces deux années ont servi à déterminer les coefficients, qui étaient ainsi calculés sur une période un peu plus longue. Par ailleurs, si nous partions des résultats de 1895, on pourrait plus tard nous accuser d'optimisme, nous reprocher d'avoir choisi une année particulièrement favorable. Pour apprécier la différence entre les résultats de notre estimation et ceux que l'on obtiendrait en prenant l'année 1894 ou l'année 1895, il suffit de comparer les évaluations des résultats de ces deux années, d'après notre calcul de probabilités : 512.083.000 et 517.433.000, et les excédents réellement constatés à 529.500.000 francs en 1894 et à environ 573.300.000 francs en 1895. Nous avons, de même, essayé de chiffrer la garantie des années 1894 et 1895 ; nous avons trouvé à 106.505.000 et 106.723.000. Elle n'a été, en réalité, que de 77.500.000 francs et 56 300.000 francs. Ces différences considérables prouvent que notre évaluation différera beaucoup de la réalité et que l'avenir peut donner et donnera, pour les Compagnies, aussi

De plus, il était nécessaire de corriger une légère erreur : en retranchant des résultats afférents à la Compagnie du Nord un tiers du produit net de la ligne Amiens à Rouen (650.000 francs) et en l'ajoutant aux excédents de la Compagnie de l'Ouest. On tient compte de ce fait que l'Ouest est concessionnaire d'un tiers de cette ligne et supporte de ce fait un tiers des charges du capital.

Nous présentons[1], en cinq tableaux, les principaux résultats de notre calcul fait sans nous préoccuper de la conversion possible de certaines obligations :

Le premier tableau représente le service minimum du capital-actions, y compris le dividende garanti (Voir pages 737 et suivantes) ;

Le second représente les charges des obligations;

Le troisième totalise les deux premiers tableaux ;

Le quatrième énumère les produits nets probables ;

Et le cinquième donne la différence entre les charges du capital et les produits nets, c'est-à-dire, suivant les cas, l'insuffisance qui est couverte par la garantie, ou bien le bénéfice net;

Un sixième tableau chiffre également les charges du capital-obligations des Compagnies d'Orléans et du Paris-Lyon-Méditerranée, dans l'hypothèse[2] où elles convertiraient leurs obligations, au nombre de 15.600.000.

Dans notre calcul, nous admettons que cette conversion n'aura lieu qu'après avoir terminé les émissions nouvelles (quoiqu'elle puisse, en fait, se faire auparavant); de même, sans tenir compte du taux probable 2 $^1/_2$ $^0/_0$ de ces nouvelles émissions (ce qui est encore une hypothèse défavorable), nous avons supposé que la conversion ne pourrait se faire que de 1907 à 1911; aussi, pendant cette période, avons-nous adopté le taux moyen de 2 $^3/_4$ $^0/_0$ et, à partir de 1913, le taux de 2 $^1/_2$ $^0/_0$.

bien que pour l'Etat, des résultats bien plus avantageux que ne le sont ceux que nous avons pu prévoir sans nous laisser impressionner par des phénomènes passagers, mais en nous appuyant sur les expériences du passé.

1. **Note du Traducteur.** — Bien des chiffres élémentaires cités par M. de Kaufmann ont été modifiés ultérieurement par suite de la revision successive des comptes des Compagnies. Mais, comme la rectification à provenir de ces redressements ne changerait pas le raisonnement fait par l'auteur allemand et nous aurait entraîné à des calculs fort longs, nous avons préféré laisser les chiffres tels qu'ils apparaissent dans l'édition allemande.

2. Voir pages 667 et 761.

I. — Intérêts, amortissement et dividende des actions des six grandes Compagnies.

ANNÉES	NORD	EST	OUEST	ORLÉANS	P.-L.-M.	MIDI	ENSEMBLE
				En milliers de francs			
1894.......	28.601	21.098	11.854	34.335	44.000	12.680	152.568
1895.......	28.699	21.142	11.880	34.375	44.000	12.716	152.812
1896.......	28.793	21.183	11.904	34.412	44.000	12.749	153.041
1897.......	28.882	21.220	11.926	34.446	44.000	12.779	153.253
1898.......	28.966	21.252	11.946	34.478	44.000	12.809	153.451
1899.......	29.045	21.281	11.964	34.506	44.000	12.832	153.628
1900.......	29.121	21.306	11.980	34.532	44.000	12.854	153.793
1901.......	29.191	21.326	11.995	34.555	44.000	12.874	153.941
1902.......	29.257	21.343	12.008	34.575	44.000	12.891	154.074
1903.......	29.319	21.356	12.018	34.593	44.000	12.906	154.192
1904.......	29.376	21.364	12.027	34.607	44.000	12.918	154.292
1905.......	29.428	21.369	12.035	34.619	44.000	12.927	154.378
1906.......	29.476	21.370	12.040	34.627	14.000	12.934	154.447
1907.......	29.519	21.366	12.043	34.633	44.000	12.937	154.498
1908.......	29.558	21.359	12.045	34.636	44.370	12.939	154.907
1909.......	29.592	21.348	12.045	34.636	44.725	12.937	155.283
1910.......	29.621	21.332	12.042	34.634	45.066	12.933	155.628
1911.......	29.646	21.313	12.038	34.628	45.391	12.922	156.038
1912.......	29.667	21.290	12.032	34.620	45.702	12.912	156.223
1913.......	29.683	21.263	12.025	34.609	45.998	12.900	156.478
1914.......	29.694	21.231	12.015	34.594	46.279	12.886	156.699
1915.......	29.701	21.196	12.004	34.578	46.546	12.868	156.893
1916.......	29.703	21.157	11.986	34.558	46.797	12.848	157.049
1917.......	29.701	21.113	11.976	34.535	47.034	12.826	152.185
1918.......	29.694	21.066	11.959	34.510	47.256	12.800	157.285
1919.......	29.682	21.015	11.940	34.481	47.463	12.772	157.353
1920.......	29.666	20.959	11.919	34.450	47.656	12.742	157.392
1921.......	29.646	20.900	11.897	34.416	47.833	12.709	157.401
1922.......	29.620	20.837	11.872	34.379	47.996	12.673	157.377
1923.......	29.591	20.769	11.846	34.339	48.144	12.634	157.323
1924.......	29.556	20.698	11.818	34.297	48.277	12.593	157.239
1925.......	29.518	20.623	11.789	34.251	48.396	12.549	157.126
1926.......	29.474	20.543	11.757	34.203	48.499	12.503	156.979
1927.......	29.426	20.560	11.723	34.152	48.588	12.454	156.903

I. — Intérêts, amortissement et dividende des actions des six grandes Compagnies (*suite*).

ANNÉES	NORD	EST	OUEST	ORLÉANS	P.-L.-M.	MIDI	ENSEMBLE
				En milliers de francs			
1928.......	29.374	20.569	11.688	34.098	48.662	12.402	156.793
1929.......	29.317	20.569	11.650	34.041	48.721	12.348	156.646
1930.......	29.255	20.562	11.611	33.982	48.766	12.291	156.467
1931.......	29.189	20.547	11.570	33.919	48.795	12.231	156.251
1932.......	29.118	20.523	11.527	33.855	48.810	12.169	156.002
1933.......	29.043	20.492	11.482	33.787	48.810	12.104	155.718
1934.......	28.963	20.453	11.436	33.717	48.795	12.036	155.400
1935.......	28.878	20.405	11.388	33.644	48.766	11.966	155.047
1936.......	28.789	20.350	11.337	33.568	48.721	11.893	154.658
1937.......	28.696	20.287	11.285	33.490	48.662	11.817	154.237
1938.......	28.598	20.216	11.230	33.408	48.588	11.739	153.779
1939.......	28.495	20.136	11.175	33.323	48.499	11.658	153.286
1940.......	28.378	20.049	11.117	33.236	48.396	11.574	152.750
1941.......	28.276	19.954	11.058	33.146	48.277	11.488	152.199
1942.......	28.160	19.850	10.996	33.052	48.144	11.399	151.601
1943.......	28.039	19.739	10.933	32.956	47.996	11.308	150.971
1944.......	27.913	19.620	10.868	32.857	47.833	11.217	150.305
1945.......	27.783	19.492	10.801	32.756	47.656	11.117	149.605
1946.......	27.649	19.357	10.733	32.651	47.463	11.018	148.871
1947.......	27.509	16.214	10.662	32.543	47.256	10.915	148.099
1948.......	27.366	19.062	10 590	32.433	47.034	10.811	147.296
1949.......	27.217	18.903	10.515	32 320	46.797	10.403	146.455
1950.......	27.211	16.870	10.439	32.203	46.546	10.593	143.862
1951.......	—	9.052	10.361	32.092	46.279	10.480	108.264
1952.......	—	9.052	10.260	24.600	45.998	10.365	100.275
1953.......	—	9.052	6.300	24.600	45.732	10.247	95.931
1954.......	—	9.052	6.300	24.600	28.000	10.126	78.078
1955.......	—	—	6.300	24.600	28.000	9.608	68.808
1956.......	—	—	6.300	24.600	28.000	6.250	65.150
1957.......	—	—	—	—	28.000	6.250	34.250
1958.......	—	—	—	—	28.000	6.250	34.250
1959.......	—	—	—	—	—	6.250	6.250
1960.......	—	—	—	—	—	6.250	6.250

II. — Service financier des obligations des six grandes Compagnies (dans l'hypothèse qu'une conversion des obligations n'est pas possible).

ANNÉES	NORD	EST	OUEST	ORLÉANS	P.-L.-M.	MIDI	ENSEMBLE
				En milliers de francs			
1894.......	62.708	58.075	69.558	67.551	159.770	44.346	462.008
1895.......	63.585	58.871	70.369	68.249	160.890	44.843	466.807
1896.......	64.443	59·652	71.165	68.931	161.973	45.326	471.490
1897.......	65.284	60.416	71.943	69.596	163.017	45.796	476.053
1898.......	66.107	61.164	72.704	70.245	164.022	46.254	480.496
1899.......	66.577	61.896	73.449	70.878	164.990	46.698	484.488
1900.......	67.028	62.612	74.177	71.495	165.919	47.128	488.359
1901.......	97.461	63.311	74.888	72.095	166.809	47.545	492.109
1902.......	67.877	63.995	75.582	72.678	167.661	47.949	495.742
1903.......	68.238	64.662	76.260	73.245	168.475	48.440	499.320
1904.......	68.424	65.313	76.513	73.796	169.251	48.717	502.014
1905.......	68.590	65.588	76.749	74.331	169.711	49.082	504.051
1906.......	68.734	65.848	76.969	74.849	170.133	49.432	505.965
1907.......	68.856	64.262	76.672	74.967	169.246	49.770	503.273
1908.......	68.958	64.500	77.051	75.294	169.597	49.938	505.338
1909.......	68.938	64.929	77.178	75.605	190.054	50.093	506.797
1910.......	69.096	65.122	77.283	75.899	170.111	50.235	507.746
1911.......	69.133	65.294	77.366	76.178	170.125	50.363	508.459
1912.......	69.149	65.444	77.426	76.718	170.098	50.585	509.420
1913.......	69.144	65.571	77.464	76.870	170.028	50.710	509.787
1914.......	69.117	65.677	77.479	76.997	169.917	50.818	510.005
1915.......	69.069	65.762	77.472	77.101	169.765	50.911	510.080
1916.......	68.999	65.824	77.643	77.178	169.570	50.986	510.200
1917.......	68.908	65.864	77.392	77.231	169.333	51.046	509.774
1918.......	68.796	65.883	77.318	77.260	169.055	51.089	509.401
1919.......	68.662	65.880	77.222	77.264	168.734	51.115	508.877
1920.......	68.507	65.855	77.103	77.244	168.172	51.125	508.006
1921.......	68.331	65.809	77.062	77.199	167.968	51.119	507.488
1922.......	68.133	65.740	76.799	77.130	167.522	51.096	506.420
1923.......	67.914	65.650	76.613	77.035	167.035	51.057	505.304
1924.......	67.673	65.538	76.405	76.917	166.565	51.001	504.039
1925.......	67.411	65.404	76.175	76.773	165.934	50.929	502.626
1926.......	67.128	65.248	75.922	76.605	165.320	50.850	501.073
1927.......	66.824	65.071	75.647	76.413	164.665	50.735	499.355

II. — Service financier des obligations des six grandes Compagnies (dans l'hypothèse qu'une conversion des obligations n'est pas possible) (*suite*).

ANNÉES	NORD	EST	OUEST	ORLÉANS	P.-L.-M.	MIDI	ENSEMBLE
	En milliers de francs						
1928.......	66.498	64.871	75.350	76.196	163.968	50.614	497.497
1929.......	66.151	64.650	75.030	75.954	163.230	50.476	495.491
1930.......	65.782	64.407	74.688	75.688	162.449	50.321	493.335
1931.......	65.392	64.142	74.324	75.397	161.626	50.151	491.034
1932.......	64.981	63.856	73.937	75.081	160.762	49.963	488.580
1933.......	64.548	63.547	73.528	74.741	159.856	49.760	485.980
1934.......	64.094	63.217	73.096	74.376	158.908	49.540	483.231
1935.......	63.618	62.865	72.642	73.987	157.918	49.303	480.333
1936.......	63.122	62.491	72.166	73.573	156.886	49.050	477.288
1937.......	62.603	62.096	71.668	73.135	155.812	48.781	474.095
1938.......	62.064	61.678	71.147	72.671	154.697	48.495	470.752
1939.......	61.503	61.239	70.604	72.184	153.540	48.192	467.262
1940.......	60.921	60.778	70.038	71.671	152.341	47.874	463.623
1941.......	60.317	60.295	69.450	71.134	151.098	47.538	459.832
1942.......	59.692	59.790	68.840	70.573	149.817	47.187	455.899
1943.......	59.046	59.264	68.207	69.987	148.492	46.819	451.815
1944.......	58.378	58.716	67.551	69.376	147.125	46.434	447.580
1945.......	57.689	58.146	66.875	68.741	145.747	46.033	443.201
1946.......	56.979	57.554	66.175	68.081	144.267	45.616	438.672
1947.......	56.247	56.940	65.453	67.396	142.775	45.182	433.993
1948.......	55.494	56.304	64.709	66.687	141.241	44.732	429.167
1949.......	54.720	55.647	63.942	65.953	139.465	44.265	423.992
1950.......	53.924	54.968	63.153	65.195	137.747	43.782	418.769
1951.......	—	54.167	62.341	64.412	136.088	43.282	360.290
1952.......	—	53.544	61.808	63.605	134.386	42.766	356.109
1953.......	—	52.800	60.652	62.773	132.643	42.234	351.102
1954.......	—	52.397	59.773	61.916	130.858	41.685	346.629
1955.......	—	—	58.872	61.034	129.031	41.119	290.056
1956.......	—	—	54.868	61.029	127.162	40.538	283.597
1957.......	—	—	—	—	125.252	40.630	165.882
1958.......	—	—	—	—	124.218	—	124.218
1959.......	—	—	—	—	—	—	—
1960.......	—	—	—	—	—	—	—

III. — Totaux des deux tableaux précédents.

ANNÉES	NORD	EST	OUEST	ORLÉANS	P.-L.-M.	MIDI	ENSEMBLE
				En milliers de francs			
1894.......	91.309	79.173	81.412	101.886	203.770	57.026	614.576
1895.......	92.284	80.013	82.249	102.624	204.890	57.559	619.619
1896.......	93.236	80.835	83.069	103.343	205.973	58.075	624.531
1897.......	94.166	81.636	83.869	104.042	207.017	58.576	629.306
1898.......	95.073	82.416	84.650	104.723	208.022	59.063	633.947
1899.......	95.622	83.177	85.413	105.384	208.990	59.530	638.116
1900.......	96.149	83.918	86.157	106.027	209.919	59.982	642.152
1901.......	96.652	84.637	86.883	106.650	210.809	60.419	646.050
1902.......	97.134	85.338	87.590	107.253	211.661	60.840	649.816
1903.......	97.557	86.018	88.278	107.838	212.475	61.346	653.512
1904.......	97.800	86.677	88.540	108.403	213.251	61.635	656.306
1905.......	98.018	86.957	88.784	108.950	213.711	62.009	658.429
1906.......	98.210	87.218	89.009	109.476	214.133	62.366	660.412
1907.......	98.375	85.628	88.715	109.600	213.246	62.707	658.271
1908 (1).....	98.516	85.859	89.096	109.930	213.967	62.877	660.245
1909.......	98.530	86.277	89.223	110.241	214.779	63.030	662.080
1910.......	98.717	86.454	89.325	110.533	215.177	63.168	663.374
1911.......	98.879	86.607	89.404	110.806	215.516	63.285	664.497
1912.......	98.816	86.734	89.458	111.338	215.800	63.497	665.643
1913.......	98.827	86.834	89.489	111.479	216.026	63.610	666.265
1914.......	98.811	06.908	89.494	111.591	216.196	63.704	666.704
1915.......	98.770	86.958	89.476	111.679	216.311	63.779	666.973
1916.......	98.702	86.981	89.629	111.736	216.367	63.834	667.249
1917.......	98.609	86.977	89.368	111.766	216.367	63.872	666.959
1918.......	98.490	86.949	89.277	111.770	216.311	63 889	666.686
1919.......	98.344	86.895	89.162	111.745	216.197	63.887	666.230
1920.......	98.173	86.814	89.022	111.694	215.828	63.867	665.398
1921... ...	97.977	86.709	88.959	111.615	215.801	63.828	664.889
1922.......	97.753	86.577	88.671	111.509	215.518	63.769	663.797
1923.......	97.505	86.419	88.459	111.374	215.179	63.691	662.627
1924.......	97.229	86.236	88.223	111.214	214.782	63.594	661.278
1925.......	96.929	86.027	87.964	111.024	214.330	63.478	659.752
1926.......	96.602	85.791	87.679	110.808	213.319	63.353	658.052
1927.......	96.250	85.631	87.370	110.565	213.253	63.189	656.258

III. — Totaux des deux tableaux précédents (*suite*).

ANNÉES	NORD	EST	OUEST	ORLÉANS	P.-L.-M.	MIDI	ENSEMBLE
				En milliers de francs			
1928.......	95.872	85.440	87.038	110.294	212.630	63.016	654.290
1929.......	95.468	85.219	86.680	109.995	211.951	62.824	652.137
1930.......	95.037	84.969	86.299	109.670	211.215	62.612	649.802
1931.......	94.581	84.689	85.894	109.316	210.421	62.382	647.283
1932.......	94.099	84.379	85.464	108.936	209.572	62.132	644.582
1933.......	93.591	84.039	85.010	108.528	208.666	61.864	641.698
1934.......	93.057	83.670	84.532	108.093	207.703	61.576	638.631
1935.......	92.496	83.270	84.030	107.631	206.684	61.269	635.380
1936.......	91.911	82 841	83.503	107.141	205.607	60.943	631.946
1937.......	91.299	82.383	82.953	106.625	204.474	60.598	628.332
1938.......	90.662	81.894	82.377	106.079	203.285	60.234	624.531
1939.......	89.998	81.375	81.779	105.507	202.039	59.850	620.548
1940.......	89.299	80.827	81.155	104.907	200.737	59.448	616 373
1941.......	88.593	80.249	80.508	104.280	199.375	59.026	612.031
1942.......	87.852	79.640	79.836	103.625	197.961	58.586	607.500
1943.......	87.085	79.003	79.140	102.943	166.488	58.127	602.786
1944.......	86.291	78.336	78.419	102.233	194.958	57.648	597.885
1945.......	85.472	77.638	77.676	101.497	193.373	57.150	592.806
1946.......	84.628	76 911	76.908	100.732	191.730	56.634	587.543
1947.......	83.756	76.154	76.115	99.939	190.031	56.097	582.092
1948.......	82.860	75.366	75.299	99.120	188.275	55.543	576.463
1949.......	81.937	74.550	74.457	98.273	186.262	54.968	570.447
1950.......	81.135	71.838	73.592	67.398	184.293	54.375	562.631
1951.......	—	63.219	72.702	96.504	182.367	53.762	468.554
1952.......	—	62.596	72.068	88.205	180.384	53.131	456.384
1953.......	—	61.852	66.952	87.373	178.375	52.481	447.033
1954.......	—	61.449	66.073	86.516	158.858	51.811	424.707
1955.......	—	—	65.172	85.634	157.031	51.027	358.864
1956.......	—	—	61.168	85.629	155.162	46.788	348.747
1957.......	—	—	—	—	153.252	46.880	200.132
1958.......	—	—	—	—	152.218	6.250	158.468
1959.......	—	—	—	—	—	6.250	6.250
1960.......	—	—	—	—	—	6.250	6.250

1. Pour cette année et les suivantes, on voit l'influence de l'amortissement des actions de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.

IV. — Produits nets probables des six grandes Compagnies (dans l'hypothèse qu'une conversion des obligations n'est pas possible).

ANNÉES	NORD	EST	OUEST	ORLÉANS	P.-L.-M.	MIDI	ENSEMBLE
				En milliers de francs			
1894.......	95.321	54.900	60.552	85.667	176.239	39.404	512.083
1895.......	96.821	55.410	61.158	86.626	177.561	39.857	517.433
1896.......	98.321	55.925	61.770	87.596	178.892	40.315	522.819
1897.......	99.821	56.445	62.388	88.577	180.234	40.779	528.244
1898.......	101.321	56.970	63.012	89.569	181.586	41.288	533.746
1899.......	102.821	57.500	63.642	90.572	182.948	41.763	539.246
1900.......	104.321	58.035	64.278	91.586	184.320	42.243	544.783
1901.......	105.821	58.575	64.921	92.612	185.702	42.729	550.360
1902.......	107.321	59.120	65.570	93.649	187.095	43.220	555.975
1903.......	109.253	59.670	66.226	94.698	188.499	43.717	562.063
1904.......	112.220	60.225	66.888	95.759	189.912	44.220	569.224
1905.......	114.240	60.785	67.557	96.832	191.337	44.728	575.479
1906.......	116.296	61.350	68.233	97.916	192.772	45.242	581.809
1907.......	118.389	61.920	68.915	99.013	194.218	45.762	588.217
1908.......	120.520	62.496	70.293	100.122	195.674	46.288	595.383
1909.......	122.689	63.558	71.699	101.243	198.609	46.820	604.618
1910.......	124.897	64.638	73.133	102.377	201.588	47.358	613.991
1911.......	127.145	65.737	74.596	103.524	204.612	47.903	623.517
1912.......	129.434	66.854	76.088	105.594	207.682	48.861	634.513
1913.......	131.764	67.990	77.610	107.706	210.797	49.838	645.705
1914.......	134.136	69.146	79.162	109.860	213.959	50.835	657.098
1915.......	136.550	70.321	80.745	112.057	217.168	51.852	668.693
1916.......	139.008	71.516	82.360	114.298	220.426	52.889	680.497
1917.......	141.510	72.732	84.007	116.584	223.732	53.947	692.512
1918.......	144.057	73.968	85.687	118.916	227.088	55.026	704.742
1919.......	146.650	75.225	87.401	121.294	230.494	56.126	717.190
1920.......	149.290	76.504	89.149	123.720	233.952	57.248	729.863
1921.......	151.977	77.804	90.932	126.194	237.461	58.393	742.761
1922.......	154.712	79.127	92.751	128.718	241.023	59.561	755.892
1923.......	157.497	80.472	94.606	131.292	244.638	60.752	769.257
1924.......	160.332	81.840	96.498	133.918	248.308	61.967	782.863
1925.......	163.218	83.231	98.428	136.596	252.032	63.206	796.711
1926.......	166.156	84.646	100.397	139.328	255.813	64.470	810 810
1927.......	169.147	86.085	102.405	142.114	259.650	65.759	825.160

IV. — Produits nets probables des six grandes Compagnies (dans l'hypothèse qu'une conversion des obligations n'est pas possible) *(suite)*

ANNÉES	NORD	EST	OUEST	ORLÉANS	P.-L.-M.	MIDI	ENSEMBLE
	En milliers de francs						
1928.......	172.192	87.548	104.453	134.956	263.545	67.074	839.768
1929.......	175.291	89.936	106.542	147.855	267.498	68.415	854.637
1930.......	178.446	90.550	108.673	150.812	271.510	69.783	869.774
1931.......	181.658	92.089	110.846	153.828	275.583	71.179	885.183
1932.......	184.928	93.656	113.063	156.904	279.717	72.602	900.870
1933.......	188.257	95.248	115.324	160.042	283.913	74.054	916.838
1934.......	191.646	96.867	117.630	163.243	288.171	75.535	933.092
1935.......	195.096	98.514	119.983	166.508	292.494	77.046	949.641
1936.......	198.608	100.189	122.383	169.838	296.881	78.587	966.486
1937.......	202.183	101.892	124.831	173.235	301.335	80.159	983.635
1938.......	205.822	103.624	127.328	176.700	305.855	81.762	1.001.091
1939.......	209.527	105.386	129.875	180.234	310.442	83.397	1.018.861
1940.......	213.298	107.178	132.472	183.839	315.099	85.065	1.036.951
1941.......	217.137	109.000	135.131	187.516	319.826	86.766	1.155.376
1942.......	221.045	110.853	137.834	191.266	324.623	88.501	1.074.122
1943.......	225.024	112.738	140.591	191.091	329.492	90.271	1.093.207
1944.......	229.074	114.654	143.403	198.993	334.435	92.076	1.112.635
1945.......	233.197	116.603	146.271	202.973	339.451	93.918	1.132.413
1946.......	237.394	118.585	149.196	207.032	344.543	95.796	1.152.546
1947.......	241.667	120.601	152.180	211.173	349.711	97.712	1.173.044
1948.......	246.017	122.651	155.224	215.396	354.957	99.666	1.193.911
1949.......	250.445	124.736	158.328	219.704	360.381	101.659	1.215.153
1950.......	254.953	126.856	161.495	224.098	365.688	103.692	1.236.782
1951.......	—	129.012	164.725	228.580	371.171	105.766	999.254
1952.......	—	131.205	168.019	233.152	376.738	107.881	1.016.995
1953.......	—	133.435	171.379	237.815	382.389	110.039	1.035.057
1954.......	—	135.703	174.807	242.571	388.125	112.240	1.053.446
1955.......	—	—	178.303	247.422	393.947	114.485	934.157
1956.......	—	—	181.869	252.370	399.856	116.775	950.870
1957.......	—	—	—	—	405.854	119.110	524.964
1958.......	—	—	—	—	411.941	121.492	533.433
1959.......	—	—	—	—	—	123.922	123.922
1960.......	—	—	—	—	—	126.400	126.400

V. — Différence entre les produits nets et les charges financières (dividende minimum compris)

— Insuffisance donnant lieu à demande de garantie. + Bénéfice net.

ANNÉES	NORD	EST	OUEST	ORLÉANS	P.-L.-M.	MIDI	ENSEMBLE[1]
				En milliers de francs			
1894.....	+ 4.012	—24.273	—20.860	— 16.219	— 27.531	— 17.622	—102.493
1895.....	+ 4.537	—24.603	—21.091	— 15.998	— 27.329	— 17.702	—102.186
1896.....	+ 5.085	—24.910	—21.299	— 15.747	— 27.081	— 17.760	—101.712
1897.....	+ 5.655	—25.191	—21.481	— 15.465	— 26.783	— 17.797	—101 062
1898.....	+ 6.248	—25.446	—21.638	— 15.154	— 26.436	— 17.775	—100.201
1899.....	+ 7.199	—25.677	—21.771	— 14.812	— 26.042	— 17.767	— 98.870
1900.....	+ 8.172	—25.883	—21.879	— 14.441	— 25.599	— 17.739	— 97.369
1901.....	+ 9.169	—26.062	—21.962	— 14.038	— 25.107	— 17.690	— 95.690
1902.....	+ 10.187	—26.218	—22.020	— 13.604	— 24.566	— 17.620	— 93.841
1903.....	+ 11.696	—26.348	—22.052	— 13.140	— 23.976	— 17.629	— 91.449
1904.....	+ 14.420	—26.452	—21.652	— 12.644	— 23.339	— 17.415	— 87.082
1905.....	+ 16.222	—26.172	—21.227	— 12.118	— 22.374	— 17.281	— 82.950
1906.....	+ 18.086	—25.868	—20.776	— 11.560	— 21.361	— 17.124	— 78.603
1907.....	+ 20.014	—23.708	—19.800	— 10.587	— 19.028	— 16.945	— 70.054
1908.....	+ 22.004	—23.363	—18.803	— 9.808	— 18.293	— 16.589	— 64.852
1909.....	+ 24.159	—22.719	—17.524	— 8.998	— 16.170	— 16.210	— 57.462
1910.....	+ 26.180	—21.816	—16.192	— 8.156	— 13 589	— 15.810	— 49.383
1911.....	+ 28.266	—20.870	—14.808	— 7.282	— 10.904	— 15.382	— 40.980
1912.....	+ 30.618	—19.880	—13.370	— 5.744	— 8.118	— 14.636	— 31.130
1913.....	+ 32.937	—18.844	—11.879	— 3.773	— 5.229	— 13.772	— 20.560
1914.....	[2]+ 35.325	—17.762	—10.332	— 1.731	[2]— 2.237	— 12.869	— 9.606
1915.....	+ 37.780	—16.637	— 8.731	+ 378	+ 857	— 11.927	+ 1.720
1916.....	+ 40.306	—15.465	— 7.269	+ 2.562	+ 4.059	— 10.945	+ 13.248
1917.....	+ 42.901	—14.245	— 5.361	+ 4.818	+ 7.365	— 9.925	+ 25.553
1918.....	+ 45.567	—12.981	— 3.590	+ 7.146	+ 10.777	— 8.863	+ 38.056
1919.....	+ 48.306	—11.670	— 1.751	+ 9.549	+ 14.297	— 7.761	+ 50.960
1920.....	+ 51.117	—10.310	+ 127	+ 12.026	+ 18.124	— 6.619	+ 64.465
1921.....	+ 54.000	— 8.905	+ 1.973	+ 14.579	+ 21.660	— 5.435	+ 77.872
1922.....	+ 56.959	— 7.450	+ 4.080	+ 17.209	+ 25.505	— 4.208	+ 92.095
1923.....	+ 59.992	— 5.947	+ 6.147	+ 19.918	+ 29.459	— 2.939	+106.630
1924.....	+ 63.103	— 4.396	+ 8.275	+ 22.704	+ 33.526	— 1.627	+121.585
1925.....	+ 66.289	— 2.796	+10.464	+ 25.572	+ 37.702	— 272	+136.959
1926.....	+ 69.554	— 1.145	+12.718	+ 28.520	+ 41.994	+ 1.117	+152.758
1927.....	+ 72.897	+ 454	+15.055	+ 81.549	+ 46.397	+ 2.570	+168.902

1. Dans la dernière colonne le signe — ne signifie pas qu'il y a lieu à une garantie, cela veut dire que pour l'ensemble de la Compagnie la différence est négative.
2. Dernière année où la garantie peut jouer pour le Nord et le P.-L.-M.

V. — Différence entre les produits nets et les charges financières (dividende minimum compris) (*suite*).

— Insuffisance donnant lieu à demande de garantie. + Bénéfice net.

ANNÉES	NORD	EST	OUEST	ORLÉANS	P.-L.-M.	MIDI	ENSEMBLE
				En milliers de francs			
1928.	+ 76.320	+ 2.108	+ 17.415	+ 34.662	+ 50.915	+ 4.058	+185.478
1929.	+ 79.823	+ 3.817	+ 19.862	+ 37.860	+ 56.547	+ 5.591	+202.500
1930.	+ 83.409	+ 5.581	+ 22.374	+ 41.142	+ 60.295	+ 7.171	+219.972
1931.	+ 87.077	+ 7.400	+ 24.952	+ 44.512	+ 65.162	+ 8.797	+237.900
1932.	+ 90.829	+ 9.277	+ 27.599	+ 47.968	+ 70.145	+ 10.470	+256.288
1933.	+ 94.666	+ 11.209	+ 30.314	+ 51.514	+ 75.247	+ 12.190	+275.140
1934.	+ 98.589	[1] + 13.197	+ 33.098	+ 55.150	+ 80.468	+ 13.959	+294.461
1935.	+ 102.600	+ 15.244	[1] + 35.953	+ 58.877	+ 85.810	+ 15.777	+314.261
1936.	+ 106.697	+ 17.348	+ 38.880	+ 62.697	+ 91.274	+ 17.644	+334.540
1937.	+ 110.884	+ 19.509	+ 41.878	+ 66.610	+ 96.861	+ 19.561	+355.303
1938.	+ 115.160	+ 21.730	+ 44.951	+ 70.621	+102.570	+ 21.528	+376.560
1939.	+ 119.529	+ 24.011	+ 48.096	+ 74.727	+108.403	+ 23.547	+398.313
1940.	+ 123.999	+ 26.351	+ 51.317	+ 78.932	+114.362	+ 25.617	+420.578
1941.	+ 128.544	+ 28.751	+ 54.623	+ 83.236	+120.451	+ 27.740	+443.345
1942.	+ 133.193	+ 31.213	+ 57.998	+ 87.641	+126.662	+ 29.915	+466.622
1943.	+ 137.939	+ 33.735	+ 61.451	+ 92.148	+133.004	+ 32.144	+490.421
1944.	+ 142.783	+ 36.318	+ 64.984	+ 96.760	+139.477	+ 34.428	+514.750
1945.	+ 147.725	+ 38.965	+ 68.595	+101.476	+146.078	+ 36.768	+539.607
1946.	+ 152.766	+ 41.674	+ 72.288	+106.300	+152.813	+ 39.162	+565.003
1947.	+ 157.911	+ 44.447	+ 76.065	+111.234	+159.680	+ 41.615	+590.952
1948.	+ 163.157	+ 47.285	+ 79.925	+116.276	+166.682	+ 44.123	+617.448
1949.	+ 168.508	+ 50.186	+ 83.871	+121.431	+174.019	+ 46.691	+644.706
1950.	+ 173.818	+ 55.018	+ 87.903	+126.700	+181.395	+ 49.317	+674.151
1951.	—	+ 65.793	+ 92.023	+132.076	+188.804	+ 52.004	+530.700
1952.	—	+ 68.609	+ 95.951	+144.947	+196.354	+ 54.750	+560.611
1953.	—	+ 71.583	+104.427	+150.442	+204.014	+ 57.558	+588.024
1954.	—	+ 74.254	+108.734	+156.055	+229.267	+ 60.429	+628.739
1955.	—	—	+113.131	+161.788	+236.916	+ 63.458	+575.293
1956.	—	—	+120.701	[1] +166.741	+244.694	+ 69.987	+602.123
1957.	—	—	—	—	+252.602	+ 73.230	+324.832
1958.	—	—	—	—	+259.723	+115.242	+374.965
1959.	—	—	—	—	—	+117.672	+117.672
1960.	—	—	—	—	—	[1] +120.150	+120.150

1. Date extrême de la garantie d'intérêts.

VI. — Charge probable des obligations pour les Compagnies d'Orléans et du P.-L.-M. (dans l'hypothèse où l'on convertirait toutes les obligations reconnues convertibles).

ANNÉES	CHARGES D'INTÉRÊTS et D'AMORTISSEMENT		GARANTIE OU BÉNÉFICE NET		DÉFICITS OU BÉNÉFICES NETS CUMULÉS AVEC CEUX DES AUTRES COMPAGNIES
	Orléans	P.-L.-M.	Orléans	P.-L.-M.	
1894...........	67.551	159.770	— 16.219	— 27.531	— 102.493
1895...........	68.249	160.890	— 15.998	— 27.329	— 102.186
1896...........	68.931	161.973	— 15.747	— 27.081	— 101.712
1897...........	69.596	163.017	— 15.465	— 26.783	— 101.062
1898...........	70.245	164.022	— 15.154	— 26.436	— 100.201
1899...........	70.878	164.990	— 14.812	— 26.042	— 98.870
1900...........	71.495	165.919	— 14.441	— 25.599	— 97.369
1901...........	72.095	166.809	— 14.038	— 25.107	— 95.690
1902...........	72.678	167.661	— 13.604	— 24.566	— 93.841
1903...........	73.245	168.475	— 13.140	— 23.976	— 91.449
1904...........	73.796	169.251	— 12.644	— 23.339	— 87.082
1905...........	74.331	169.711	— 12.118	— 22.374	— 82.950
1906...........	74.849	170.133	— 11.560	— 21.361	— 78.603
1907...........	70.326	158.636	— 5.946	— 8.418	— 54.803
1908...........	70.671	159.067	— 5.185	— 7.763	— 49.699
1909...........	71.001	159.602	— 4.394	— 5.718	— 42.406
1910...........	71.317	159.769	— 3.574	— 3.247	— 34.459
1911...........	71.617	159.899	— 2.721	— 578	— 26.093
1912...........	67.643	149.883	+ 3.331	+ 12.097	— 1.840
1913...........	67.907	150.057	+ 5.190	+ 14.742	+ 8.374
1914...........	68.149	150.197	+ 7.117	+ 17.483	+ 18.962
1915...........	68.371	150.302	+ 9.108	+ 20.320	+ 29.913
1916...........	68.573	150.373	+ 11.167	+ 23.256	+ 41.050
1917...........	68.755	150.408	+ 13.294	+ 26.290	+ 52.954
1918...........	68.915	150.408	+ 15.491	+ 29.424	+ 65.048
1919...........	69.055	150.374	+ 17.758	+ 32.657	+ 77.529
1920...........	69.175	150.305	+ 20.095	+ 35.991	+ 90.401
1921...........	69.274	150.200	+ 22.504	+ 39.428	+ 103.565
1922...........	69.353	150.061	+ 24.986	+ 42.966	+ 117.333
1923...........	69.411	149.888	+ 27.542	+ 46.606	+ 131.401
1924...........	69.449	149.679	+ 30.172	+ 50.352	+ 146.879
1925...........	69.466	149.435	+ 32.879	+ 54.201	+ 160.765
1926...........	69.463	149.157	+ 35.662	+ 58.157	+ 176.063
1927...........	69.439	148.843	+ 38.523	+ 62.219	+ 191.698

VI. — Charge probable des obligations pour les Compagnies d'Orléans et du P.-L.-M. (dans l'hypothèse où l'on convertirait toutes les obligations reconnues convertibles) (*suite*).

ANNÉES	CHARGES D'INTÉRÊTS et D'AMORTISSEMENT		GARANTIE ou BÉNÉFICE NET		DÉFICITS ou BÉNÉFICES NETS CUMULÉS AVEC CEUX DES AUTRES COMPAGNIES
	Orléans	P.-L.-M.	Orléans	P.-L.-M.	
1928	69.395	148.495	+ 41.463	+ 66.388	+ 207.752
1929	69.330	148.112	+ 44.484	+ 70.665	+ 223.242
1930	69.245	147.693	+ 47.585	+ 75.051	+ 241.171
1931	69.139	147.241	+ 50.770	+ 79.547	+ 258.543
1932	69.013	146.753	+ 54.036	+ 84.154	+ 276.365
1933	68.866	146.230	+ 57.389	+ 88.873	+ 294.641
1934	68.699	145.673	+ 60.827	+ 93.703	+ 213.473
1935	68.511	145.080	+ 64.353	+ 98.648	+ 332.575
1936	68.303	144.453	+ 67.967	+ 103.707	+ 352.243
1937	68.074	143.791	+ 71.671	+ 108.882	+ 372.385
1938	67.825	143.094	+ 75.467	+ 114.173	+ 393.009
1939	67.555	142.362	+ 79.356	+ 119.581	+ 414.120
1940	67.265	141.595	+ 83.338	+ 125.108	+ 435.730
1941	66.954	140.793	+ 87.416	+ 130.756	+ 457.830
1942	66.623	139.957	+ 91.591	+ 136.522	+ 480.432
1943	66.271	139.085	+ 95 864	+ 142.411	+ 503.544
1944	65.899	138.179	+ 100.237	+ 148.423	+ 527.173
1945	65.506	137.238	+ 104.711	+ 154.557	+ 551.321
1946	65.093	136.262	+ 109.288	+ 160.818	+ 575.996
1947	64.659	135.251	+ 113.971	+ 167.204	+ 601.213
1948	64.204	134.205	+ 118.759	+ 173.718	+ 626.967
1949	63.730	133.124	+ 123.654	+ 180.360	+ 653.270
1950	63.234	131.759	+ 128.661	+ 187.383	+ 682.100
1951	62.719	130.608	+ 133.769	+ 194.284	+ 537.873
1952	62.182	129.423	+ 146.370	+ 201.317	+ 566.997
1953	61.626	128.203	+ 151.589	+ 208.454	+ 593.611
1954	61.048	126.948	+ 156.923	+ 233.177	+ 633.517
1955	60.451	125.658	+ 162.371	+ 240.289	+ 579.249
1956	60.732	124.333	+ 167.038	+ 247.523	+ 605.249
1957	—	122.974	—	+ 254.880	+ 327.110
1958	—	122.498	—	+ 261.443	+ 376.685
1959	—	—	—	—	+ 117.672
1960	—	—	—	—	+ 120.150

1. Date extrême de la garantie d'intérêts.

Quelques éclaircissements sur ces tableaux sont nécessaires, ainsi que quelques explications sur les excédents d'exploitation.

Après avoir exposé en détail la situation de chacune des Compagnies à la fin de l'année 1893, nous avons indiqué les bases de notre calcul de probabilités, ce qui permet à tout le monde de reviser ces calculs minutieux; nous aurions pu nous borner à n'en donner que le résultat final, c'est-à-dire les déficits et les conséquences qui s'ensuivent pour la garantie d'intérêts de l'Etat; mais nous avons préféré publier la suite des tableaux et le détail de nos évaluations pour chaque année, afin de montrer d'une manière visible comment nous arrivons au résultat final.

On aperçoit très facilement que l'excédent d'exploitation constitue le pivot de notre calcul de probabilités. On pouvait calculer les charges du capital avec certitude en ce qui concerne les charges de dépenses déjà faites, et avec une approximation suffisante, par une évaluation relativement facile des nouvelles dettes.

Pour l'amortissement seul, on pourrait peut-être concevoir des hypothèses un peu différentes; mais le résultat final en serait à peine modifié.

En ce qui concerne l'estimation des produits nets, qui est, comme nous l'avons montré, la véritable base du calcul, nous sommes arrivés à la somme ronde de 1.237.000.000 pour l'année 1950, la dernière année où toutes les grandes Compagnies seront encore existantes. En admettant que, pour cette époque, le coefficient d'exploitation soit, comme aujourd'hui, de 50 °/₀ environ, les recettes brutes atteindraient alors le total de 2.474.000.000 en chiffres ronds, c'est-à-dire un peu plus du double des recettes actuelles (1893 : 1.144.000.000 ; 1894 : 1.160.000.000; 1895 : 1.194.000.000).

Mais, pour que les recettes brutes soient doublées, il faut admettre que le mouvement du trafic aura également doublé. Or jusqu'ici, pour l'ensemble du réseau d'intérêt général (y compris les lignes secondaires), la progression des recettes et du trafic ressort aux chiffres que nous avons portés au tableau de la page 789.

Mouvement et recettes brutes du trafic sur les lignes d'intérêt général.

ANNÉES et PÉRIODES	MOUVEMENT				RECETTES BRUTES (IMPÔTS DÉDUITS)		
	Voyageurs à toute distance	Tonnes à toute distance	Voyageurs par kilomètre	Tonnes kilométriques	Voyageurs	Marchandises	Recettes totales [1]
	En millions				En millions de francs		
1865........	81,5	34,0	4.328,4	5.172,2	184,0	314.6	578,5
1875........	131,3	58,9	4.786,1	8.136,3	249,0	492,9	863,3
1885........	214,4	75,2	7.025,2	9.791,4	324,6	580,7	1.058,1
1895 (2).....	333,6	100,9	10.471,0	12.770,4	413,2	655,3	1.245,0
AUGMENTATION PAR PÉRIODE (CHIFFRES ABSOLUS).							
	En millions				En millions de francs		
1865-1895...	252,1	66,9	7.143,5	7.598,2	229,2	340,7	666,5
1875-1895...	202,3	42,0	5.685,8	4.634,1	163,9	162,4	381,7
1885-1895...	119,2	35,7	3.446,7	2.979,0	88,6	74,6	186,9
AUGMENTATION MOYENNE ANNUELLE PAR PÉRIODE.							
	En millions				En millions de francs		
1865-1895...	8,40	2,23	238,12	253,27	7,64	11,36	22,22
1875-1895...	10,12	2,10	284,29	231,70	8,20	8,12	19,08
1885-1895...	11,92	3,57	344,67	297,90	8,86	7,46	18,69
POURCENTAGE DE L'AUGMENTATION TOTALE PAR PÉRIODE.							
1865-1895...	311,1	196,8	214,6	146,9	124,6	108,3	115,2
1875-1895...	154,2	71,3	118,8	57,0	65,7	32,9	44,2
1885-1895...	55,6	34,2	49,1	30,4	27,3	12,85	17,7
POURCENTAGE DE L'AUGMENTATION ANNUELLE PAR PÉRIODE.							
1865-1895...	10,37	6,56	7,15	4,90	4,15	3,61	3,84
1875-1895...	7,71	3,56	5,94	2,85	3,28	1,64	2,21
1885-1895...	5,56	3,42	4,91	3,04	2,73	1,28	1,77

On voit, d'après ce tableau, que le mouvement des voyageurs a plus que doublé sur les grands réseaux français, du moins quant au nombre des voyageurs kilométriques, dans les vingt années de 1875 à 1895 [3]. Pour les dix dernières années, l'augmentation est de près de moitié. Ces résultats permettraient, pour les soixante dernières années de concession, d'escompter, d'après la

1. Y compris les recettes accessoires de messageries et grande vitesse et les recettes diverses.

2. Pour les six grandes Compagnies, y compris les lignes secondaires, d'après les comptes rendus aux actionnaires.

Pour le réseau de l'État aussi bien que pour les lignes d'intérêt général non concédées d'après le *Journal officiel* (1896, n° 96, page 1964).

3. Par suite des lignes d'Alsace-Lorraine qui ont été enlevées à la France, il convient de laisser de côté la période 1865-1895.

période de vingt ans, une augmentation minimum de $3 \times 118,8\ ^0/_0 = 356,4\ ^0/_0$, d'après la période des dix dernières années, un accroissement de $6 \times 49,1\ ^0/_0 = 294,6\ ^0/_0$. Ainsi donc, en 1955, le mouvement des voyageurs kilométriques serait, dans la première hypothèse, quatre fois et demie, et dans le second cas, quatre fois encore ce qu'il est aujourd'hui ; il dépasserait 40 milliards.

Le nombre des tonnes kilométriques s'est élevé, dans les vingt années, de 57 $^0/_0$, soit d'un peu plus de moitié ; pour cette raison il y aurait lieu, d'espérer qu'en 1955 l'accroissement de trafic actuel serait de 171 $^0/_0$; d'après le rendement de la période 1885-1895, l'accroissement serait même de 182,4 $^0/_0$; il y aurait donc, de toutes façons, 2 fois $^3/_4$ plus de tonnage qu'aujourd'hui, ce qui donne, en chiffres ronds, un total de 35 à 36 milliards de tonnes kilométriques.

Plus on retourne en arrière pour délimiter la période, plus l'accroissement du trafic semble colossal ; aussi la probabilité de voir tripler le trafic en soixante ans peut-elle être admise avec d'autant moins d'hésitation que le passé seul permet de conjecturer de l'avenir. Toutefois, comme il est incontestable que, dans les années qui suivent l'ouverture d'une ligne, le développement du trafic est relativement plus grand et plus rapide, nous ne considérerons que la période décennale. Bien plus, nous réduirons même légèrement les coefficients d'accroissement[1], tels qu'ils ressortent au tableau de la page 789.

1. D'après les comptes rendus aux actionnaires, le mouvement des voyageurs et des marchandises sur les six grandes Compagnies, les recettes de grande et petite vitesse pour l'année 1895 ressortent aux chiffres ci-après :

COMPAGNIES	GRANDE VITESSE			PETITE VITESSE			RECETTES BRUTES TOTALES y compris les recettes accessoires
	NOMBRE DE VOYAGEURS		RECETTES totales non compris l'impôt	TONNAGE		RECETTES totales	
	à toute distance	à 1 kilomètre		à toute distance	à 1 kilomètre		
	En milliers		francs	En milliers de tonnes		francs	francs
Nord	59.427	1.700.285	61.355.918	24.982	2.589.225	114.722.280	200.200.555
Est	54.523	1.377.839	56.365.933	14.672	1.668.733	84.309.082	156.414.170
Ouest	84.667	1.794.035	70.778.209	9.906	1.132.682	63.855.700	161.772.272
Orléans	29.950	1.424.535	54.684.690	10.257	1.635.431	91.838.448	189.008.035
P.-L.-M.	56.915	2.621.405	112.422.021	23.024	4.304.052	214.172.760	385.369.108
Midi	18.175	880.797	35.644.204	6.873	981.244	56.440.316	99.102.169
Ensemble	303.657	9.798.896	391.250.975	89.714	12.311.367	625.338.586	1.191.866.309

		NORD	EST	OUEST	ORLÉANS	P.-L.-M.	MIDI	MOYENNE DES GRANDES COMPAGNIES
Parcours moyen	Voyageurs	29	25,22	21,1	47,6	46	48	32,27
	Tonnes	104	113,73	114,3	159	186,9	143,3	137,23
Produit moyen par kilomètre	Voyageurs	0.0358	0,0409	0,0394	0,0384	0,04289	0,04047	0,0399
	Tonnes	0,0443	0,0505	0,0563	0,05616	0,0498	0,05752	0,0508

Note du Traducteur. — Ces chiffres ne concordent pas avec ceux de la *Statistique des Travaux publics*, qui donne des résultats légèrement rectifiés.

Au lieu de 4,91 $^0/_0$ et 3,04 $^0/_0$, nous ne prendrons que 4 $^0/_0$ et 3 $^0/_0$, et nous supposerons que les résultats de 1895 servent de point de départ, pour évaluer, en 1950, le mouvement probable des voyageurs et du tonnage.

Au bout de cinquante-trois ans, le nombre des voyageurs kilométriques atteindrait le total de 31.356.000.000, et celui des tonnes kilométriques, 32.625.000.000. Le trafic des voyageurs aurait donc triplé, et le tonnage plus que doublé depuis 1895.

Cette évaluation n'a absolument rien d'invraisemblable, car l'augmentation du trafic ne comporte pas nécessairement une augmentation correspondante de la masse globale des marchandises et du nombre total de voyageurs ; car il est certain que, d'année en année, les individus voyagent en plus grand nombre, sans que, pour cela, le chiffre total de la population doive augmenter ; il en est de même des expéditions de marchandises.

Mais le réseau des chemins de fer (en admettant que son étendue reste telle qu'elle est actuellement) pourra-t-il effectuer tous ces transports ? Nous supposons qu'il y aura, en 1910, une longueur constante de 38.200 kilomètres environ exploités, en y comprenant les 1.376 kilomètres de lignes classées dès la fin de 1894, mais qui ne sont pas encore concédées.

Dans l'année 1894 on a ouvert 540 kilomètres qui n'avaient encore, pour ainsi dire, aucun trafic ; il restait, à la même date, 4.538 kilomètres à construire, ce qui fait avec ces 1.376 kilomètres non concédés, un chiffre rond de 6.400 kilomètres, soit le cinquième du réseau actuellement en exploitation. Ainsi le trafic actuel sera majoré de 20 $^0/_0$, sans exiger aucun supplément d'effort des lignes exploitées.

En outre, parmi les lignes achevées [1], il y a plus de 7.000 kilomètres qui ont encore, en 1895, un trafic minimum ; on arrive ainsi à un total de 13.000 kilomètres, qui forme une réserve de capacité de trafic.

Si, plus tard, toutes les voies ferrées ne concourent pas également au trafic, s'il arrive, comme aujourd'hui, que les grandes artères drainent la grande masse de transports, il est certain que l'heureuse contexture de tout le réseau français facilitera l'effort des lignes principales.

Si nous jetons un regard sur la carte des chemins de fer français, nous trouvons dans tous les réseaux, à côté et à quelque distance de l'ancienne grande route, des lignes qui n'ont actuellement qu'un trafic plus ou moins local, mais qui peuvent facilement devenir des lignes de transit.

Ainsi on peut gagner Rouen soit par l'ancienne voie, le long de la Seine *viâ* Evreux, soit *viâ* Gisors sur la rive droite du fleuve.

De Bordeaux, après l'achèvement des lignes en construction, on pourra acheminer les marchandises sur Cette et sur Marseille, aussi bien par la voie directe qui traverse Montauban que *viâ* Auch-Toulouse-Narbonne.

L'ancien Grand-Central (*viâ* Nevers et Moulins) double en quelque sorte, comme nous l'avons déjà dit, l'ancienne ligne de Paris à Lyon, et elle permet de soulager la grande ligne en faisant éviter des encombrements de marchandises.

1. Voir chapitre XIV, page 368.

Dans la région desservie par la Compagnie d'Orléans, on trouve, à côté de l'ancienne voie principale, qui passe par Poitiers, les embranchements de Bordeaux par Vierzon, Châteauroux et Limoges, et des raccordements vers Agen et Cette.

Dès qu'on aura terminé dans le Midi de la France quelques lignes déjà concédées, une voie directe de Paris à Cette, *viâ* Corbeil, les Bordes, Bourges, Montluçon, permettra de ne pas faire le crochet d'Orléans.

A côté de l'ancienne ligne Paris-Orléans-Tours, s'étend déjà à quelque distance, entre cette ligne et la ligne de l'Etat, une ligne parallèle vers Tours, traversant Voves et Vendôme ; le trafic sur Nantes, qui peut utiliser plusieurs lignes de l'Ouest (Chartres, le Mans-Angers, Chartres, Laval, Châteaubriant), est desservi par le réseau de l'Etat et par la Compagnie d'Orléans.

Les différentes Administrations des chemins de fer pourront se partager le trafic, aussi bien des lignes parallèles que des lignes secondaires et des lignes transversales : mais la nature des marchandises et la rapidité du transport feront choisir la voie la plus longue ou la voie la plus courte, ce qui permettra aux Compagnies de répartir le transport au mieux de leurs intérêts et conformément aux règles d'une bonne exploitation.

Il faut également tenir compte de tous les progrès réalisés, soit dans la traction des locomotives, soit dans le matériel d'exploitation, progrès qui permettent d'augmenter l'intensité de trafic et d'améliorer, au grand avantage du public, les procédés d'exploitation.

Il convient aussi de prévoir les services que l'électricité est appelée à rendre.

En définitive, par tout ce qui a été accompli jusqu'à ce jour on peut avoir la certitude que les chemins de fer seront plus que suffisants pour donner satisfaction aux exigences du trafic à prévoir.

D'après nos évaluations on peut espérer que le trafic minimum probable des grandes Compagnies dépassera, dans cinquante-cinq ans, 31.000 millions de voyageurs kilométriques et 32.000 millions de tonnes kilométriques, ce qui représente par kilomètre exploité, en supposant que la longueur du réseau soit en chiffres ronds de 38.200 kilomètres, une moyenne de 810.000 voyageurs kilométriques et de 830.000 tonnes kilométriques.

Le tableau de la page 793 indique le mouvement constaté, en 1893, sur certaines grandes artères considérées isolément ; il énumère notamment toutes les lignes dont le trafic de marchandises atteint ou dépasse la moyenne ci-dessus énoncée de 830.000 tonnes kilométriques.

Mouvement pendant l'année 1893 sur quelques sections des grandes lignes.

LIGNES	PAR KILOMÈTRE EXPLOITÉ Voyageurs kilométriques	Tonnes kilométriques	COEFFICIENT D'EXPLOITATION	LONGUEUR de la SECTION
			%	kilomètres
Nord :				
Paris à Creil	1.819.667	1.580.167	50	121
Creil à Amiens	1.189.937	1.855.015		80
Amiens à la frontière par Tourcoing	907.490	2.499.680		144
Douai à la frontière par Valenciennes	337.438	1.513.652		48
Creil à la frontière par Saint-Quentin	690.409	2.102.212	43	199
Lille à Calais et à Dunkerque	444.900	922.869	52	151
Busigny à Somain	293.908	1.190.910	53	50
Chemins houillers du Pas-de-Calais	357.785	1.891.748	46	89
Valenciennes à Aulnoye	248.935	1.347 959	44	35
Paris à Soissons	564.702	1.353.007	55	107
Aulnoye à Anor	248.315	1.656.444	44	32
Est :				
Paris à la frontière allemande, *via* Strasbourg	1.070.113	648.006	59	422
Frouard à la frontière allemande par Metz	460.036	1.322.205	50	32
Sedan à Mézières vers Thionville	188.701	984.713	53	120
Mézières à la ligne de Soissons à la frontière belge	150.023	1.121.359	45	55
Longuyon à Pagny-sur-Moselle	114.566	1.159.450	30	70
Ouest :				
Paris à Rouen	1.333.974	993.287	51	188
Rouen au Havre	859.848	1.091.921		94
Orléans :				
Paris à Orléans vers Tours et Bordeaux	903.590	888.710	40	587
P.-L.-M. :				
Paris à Lyon (ancienne ligne)	1.424.813	1.640.672	39	512
Lyon à Avignon et à Marseille (ancienne ligne)	924.383	2.205.279	38	362
Tarascon à Cette (par Nîmes)	637.213	1.563.380	52	107
Nîmes à Alais	287.265	1.318.066		64
Marseille à Toulon	1.033.026	730.031	49	66
Toulon à la frontière italienne	800.788	308.081		185
Roanne à Saint-Étienne et à Lyon	447.868	1.617.835	59	148
Le Pouzin à Robiac	114.440	869.230	51	95
Givors à Voulte } Rive droite du Rhône	148.342	1.303.205	41	107
Nîmes au Theil } Rive droite du Rhône	120.805	1.598.716	38	119
Midi :				
Bordeaux à Cette	528.036	787.961	48	483

Pour permettre une comparaison avec ces lignes, nous donnons les résultats réalisés pendant la même année sur quelques lignes [1] parallèles aux grandes routes actuelles. On voit de suite que leur tracé permettra de doubler les lignes déjà existantes et que leur capacité de trafic est considérable.

LIGNES		PAR KILOMÈTRE EXPLOITÉ — Voyageurs kilométriques	PAR KILOMÈTRE EXPLOITÉ — Tonnes kilométriques	COEFFICIENT d'EXPLOITATION	LONGUEUR de la SECTION
				%	kilomètres
NORD	Amiens à Boulogne	659.868	573.703	49	123
NORD	Boulogne à Calais	384.061	205.840	72	41
EST	Paris à la frontière allemande par Mulhouse	522.616	523.259	66	446
OUEST	Paris à Dieppe par Gisors	216.338	142.523	67	138
OUEST	Le Mans à Angers	231.815	238.045	62	95
OUEST	Segré à Nantes	60.022	98.232	87	81
ORLÉANS	Tours au Mans	203.821	159.489	62	94
ORLÉANS	Paris à Tours par Vendôme	137.256	116.738	69	202
ORLÉANS	Bourges à Montluçon	195.611	403.388	46	100
ORLÉANS	Montluçon à Limoges	112.802	240.959	63	156
ORLÉANS	Limoges à Agen	145.936	384.517	47	239
P.-L.-M.	Paris à Roanne par Nevers	462.375	570.392	44	355
P.-L.-M.	Saint-Germain-des-Fossés à Brioude	388.446	484.362	55	134
P.-L.-M.	Brioude à Alais	125.557	302.962		169

En somme, d'après le tableau de la page 793, 4.872 kilomètres seulement, c'est-à-dire un peu plus du septième du réseau total actuel des six Compagnies, ont un mouvement de marchandises sensiblement supérieur à la moyenne probable de 830.000 tonnes kilométriques, et leurs frais d'exploitation sont inférieurs à 50 % de leurs recettes. Toutefois, en ce qui concerne le trafic des voyageurs, fort peu de lignes atteignent ou dépassent la moyenne de 810.000 voyageurs kilométriques.

Après avoir calculé le trafic probable dans cinquante-cinq ans, après avoir montré que ce trafic est facilement réalisable et qu'il pourra être effectué

1. Voir page 791.

avec le réseau complet tel qu'il existera après l'achèvement des lignes, sans qu'il soit besoin de construire de nouvelles lignes pour doubler les anciennes, il reste à évaluer les recettes éventuelles que réaliseront alors les Compagnies.

	Millions de francs.
Les 31.356 millions de voyageurs kilométrique rapporteraient, au prix moyen actuel de 0,0399, en chiffres ronds................	1.251
Les 32.625 millions de tonnes kilométriques à la taxe moyenne [1] actuelle de 0,0508 rapporteraient..........................	1.657
Les recettes accessoires ayant été, en 1895, de 175.300.000 francs pourraient être évaluées en chiffres ronds à.................	200
On aurait ainsi un produit brut de............................	3.108
Nous avons trouvé (plus haut, page 788) qu'il faudrait réaliser des recettes de..	2.474
Différence..........................	634

La différence de 634 millions permet encore de prévoir de sérieux abaissements de tarifs. Cette évaluation est très large, car, en fixant à 50 % le coefficient d'exploitation, on réserve une marge plus que suffisante : après la clôture des travaux, en effet, les frais d'exploitation proprement dits tomberont bien au-dessous des 50 %, comme on le constate déjà, aujourd'hui, sur plusieurs lignes terminées.

Cette somme de 634 millions, obtenue en prenant les tarifs actuels, est une nouvelle preuve de la prudence avec laquelle nous avons déterminé les recettes éventuelles.

Après avoir rivé le dernier anneau de la chaîne de notre calcul des probabilités, il est maintenant possible d'en tirer des conclusions.

Tout d'abord, nous insistons pour rappeler que tous ces calculs reposent forcément sur des moyennes dont les oscillations effectives donnent des résultats tantôt positifs, tantôt négatifs. Par conséquent, la durée réelle de la garantie pour chaque Compagnie peut différer, tout au moins en ce qui concerne le nombre des années et les résultats inscrits dans les tableaux V [2] et VI.

Mais l'expérience du passé, ainsi que les coefficients obtenus d'après les hypothèses les plus diverses, permet d'affirmer que nos chiffres constituent des minima et que les faits donneront tort à nos évaluations, si pessimistes qu'elles soient.

Nous n'avions jamais supposé ni affirmé que le système français des chemins de fer eût autant d'avantages. Notre étude n'avait été conçue que pour rechercher les résultats de ce système dans un certain nombre d'années; aussi avons-nous été les premiers surpris des chiffres auxquels nous arrivions.

Comme tout le monde pourra facilement refaire le calcul des intérêts de la dette de garantie. nous avons trouvé inutile de donner les tableaux énumérant ces résultats, et nous n'avons porté que les totaux.

1. Voir page 790, remarque 1.
2. Voir pages 784 et 786 et page 534, remarque 1.

Bilan présentant en fin de concessions le résultat de nos évaluations majorées[1].

BILAN FINAL	NORD	EST	OUEST	ORLÉANS	P.-L.-M.	MIDI
	En millions de francs					
I. Dette de garantie au 31 décembre 1893......	—	90	95	105	38	110
Intérêts de garantie à la même date..........	—	14	19	20	4	17
Intérêts pendant la période des déficits.......	—	119	99	88	32	141
Capital total de la dette éventuelle de garantie.	—	614	429	241	421	422
Intérêts pendant la période des déficits.......	—	484	259	116	204	320
Intérêts pendant la période de remboursement.	—	520	322	169	211	363
Total de la dette de garantie.......	—	**1.841**	**1.223**	**739**	**910**	**1.373**
II. Produits nets probables................	**3.845**	**865**	**1.838**	**2.877**	**4.662**	**1.355**
A déduire : dette de garantie................	—	1.841	1.223	739	910	1.373
Différence entre le dividende maximum et le dividende minimum......................	913	—	21	182	368	—
Total à déduire......................	913	1.841	1.244	921	1.278	1.373
III. Bénéfices nets : + Partage des bénéfices.. / — Insuffisance totale.....	**+2.932**	**— 976**	**+ 594**	**+1.956**	**+3.384**	**— 18**
2/3 du partage des bénéfices.................	**1.955**	—	**396**	**1.304**	**2.256**	—

Tous comptes faits, l'État, par suite de la politique suivie en matière de chemins de fer, recueillera un peu plus de 5.900 millions, grâce au partage des bénéfices. Par contre, la dette de garantie, augmentée des intérêts, atteindra 1 milliard. Le solde en faveur de l'Etat sera donc de 4.900 millions et, de plus, toutes les lignes deviendront sa propriété, après amortissement de toutes les dépenses d'établissement[2].

1. Voir les tableaux I à V, pages 776 à 777.

2. Après conversion des 15.600.000 titres des Compagnies d'Orléans et du Paris-Lyon-Méditerranée, susceptibles d'être convertis, conversion qui se fera inévitablement comme nous l'avons montré à diverses reprises, et dont nous avons chiffré la répercussion sur les recettes moyennes annuelles dans le tableau VI de la page 786, mais dont nous n'avons pas porté les résultats dans le bilan final ci-dessus, les chiffres de ce bilan pour ces deux Compagnies seraient modifiés de la manière suivante :

	ORLÉANS.	P.-L.-M.
	Millions.	Millions.
I. — Dette de garantie avec intérêts au 31 décembre 1893..........	125	42
Intérêts de la dette pendant la periode des déficits...............	75	27
Capital total de la future dette de garantie..................	207	353
Intérêts pendant la période des déficits..................	86	150
Intérêts pendant la période de remboursement................	136	133
Total de la dette de garantie...............	629	705
II. — Produits nets..................................	3.105	5.218
A déduire : Dette de garantie..............................	629	705
Et différence entre le dividende minimum et le dividende maximum........................	221	464
Total a déduire..................	850	1.169
III. — Bénéfices nets.................................	2.255	4.049
Deux tiers du partage des bénéfices..........................	1.503	2.699

En ce qui concerne les arriérés de garantie (et la question n'est intéressante que pour la Compagnie de l'Est), l'Etat a le droit de saisir le matériel roulant et l'actif. A la fin de 1895, cet actif avait, pour l'ensemble de toutes les Compagnies, une valeur globale de 2.087.455.282 francs. Pour la Compagnie de l'Est, cet actif était de 340.727.256 francs. Dans soixante ans, par suite de l'accroissement du trafic, la valeur en serait plus que doublée [1].

En alignant les résultats de la Compagnie d'Orléans et ceux du Paris-Lyon-Méditerranée, à la suite de la conversion de leurs obligations, on aurait un bénéfice net supplémentaire de :

$$299 + 665 = 964 \text{ millions;}$$

dont les deux tiers constitueraient la part des bénéfices appartenant à l'Etat : 642 millions. Dans cette hypothèse, le solde créditeur de l'Etat serait de :

$$5900 - (1000 + 600) = 5.500 \text{ millions.}$$

On peut dire aussi que la somme de 4.900 millions, indiquée à la page 796, serait plus que suffisante pour acquérir le matériel roulant des Compagnies, alors même qu'elles auraient complètement remboursé leur dette antérieure de garantie.

Tout ce que la politique adoptée pour les chemins de fer pouvait produire au point de vue financier est donc complètement réalisable.

Les réseaux des six Compagnies, c'est-à-dire le véritable réseau d'intérêt général français, reviendront à l'Etat en fin de concession. L'intégralité du capital dépensé aura été amortie : toutes les avances de garantie auront été remboursées. De plus, l'Etat recevra une rémunération pour sa participation à l'établissement des chemins de fer, et il touchera une part des bénéfices, qui viendra en déduction des sommes effectivement dépensées pour la construction des lignes.

Le produit net éventuel de ces réseaux (plus de 1.200 millions) constituera un revenu net pour l'Etat qui pourra l'affecter soit à des dégrèvements d'impôts, soit à des abaissements de tarifs.

1. Le matériel roulant et d'exploitation des cinq grandes Compagnies (l'Est excepté), que l'Etat devra rembourser, lors de la reprise des lignes, au prix de leur valeur après expertise, était évalué dans les bilans, à la fin de 1895 (Voir les chiffres pour 1893, p. 396, remarque 1).

Pour la Compagnie du Nord, à	377.728.428 francs
Pour la Compagnie de l'Ouest, à	279.624.000 —
Pour la Compagnie d'Orléans, à	249.838.646 —
Pour la Compagnie du P.-L.-M., à	614.239.497 —
Pour la Compagnie du Midi, à	175.297.455 —
Total	1.696.728.026 francs

Cette valeur ira en augmentant jusqu'à la fin des concessions dans la même proportion que le matériel de la Compagnie de l'Est. Ce sera le bénéfice des porteurs d'actions de jouissance.

Au regard de sa dette publique, l'Etat possède un domaine dont le revenu net (1.200 millions) permettra de servir un intérêt de $2\,^1/_2\,^0/_0$ à un capital de 48 milliards, supérieur de $50\,^0/_0$ à la dette publique actuelle.

En résumé, les avances de garantie, — cette véritable clef de voûte de la politique française en matière de chemins de fer, — ont pu, certaines années, être une charge pour le budget; mais, par contre, elles ont constitué un amortissement anticipé de la dette publique.

En attendant le moment où il récoltera les fruits de sa politique prudente, l'Etat, tout en exerçant un contrôle sévère, a remis la construction et l'exploitation des voies ferrées aux mains de l'industrie privée ; il a ainsi donné à la collectivité des citoyens un champ fertile d'activité commerciale : une force économique plus grande s'y développe en même temps que la richesse, et le Trésor y trouve de nouvelles sources d'impôts, de revenus, de profits directs ou indirects.

Pour utiliser, dans un but d'intérêt général, tous les produits des chemins de fer, l'Etat a préféré ne pas en retirer un bénéfice immédiat et l'abandonner sous forme d'avances de garantie aux Compagnies dont l'exploitation a une durée limitée. Ce sont ces avances de garantie qui ont permis la construction des réseaux et qui ont facilité l'amortissement des dépenses. Grâce à elles, l'Etat, sans bourse délier, est devenu propriétaire d'un immense domaine.

CHAPITRE XIX.

LES VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES EN FRANCE.

Dans les pays où la civilisation est parvenue à son entier développement, le rôle commercial des routes se borne à desservir les voies ferrées et les voies navigables. Ces deux dernières catégories de voies de communication sont seules utilisées pour les transports à grande distance, et, avant de résumer, dans un dernier chapitre, nos observations sur le développement du trafic en France, nous ferons porter notre examen sur la navigation intérieure.

L'histoire des voies navigables n'est pas dépourvue d'intérêt. Elle montre, en effet, que l'Etat, qui avait déjà exploité les services postaux avec le concours des particuliers, puis en concurrence avec eux, et avait enfin érigé les postes en monopole de gouvernement, a longtemps uni son action à celle d'entrepreneurs particuliers pour construire et exploiter les canaux.

Lorsque l'Etat abandonna définitivement à des Compagnies l'exploitation naissante des chemins de fer, il s'appliqua à mettre à la disposition de la batellerie, dans des conditions sans cesse améliorées, les voies navigables dont il avait, comme pour les routes nationales, conservé la propriété.

Car, bien qu'elles soient beaucoup plus anciennes que les chemins de fer, leurs cadets, et qu'elles aient servi au trafic depuis les premiers échanges commerciaux entre les hommes, elles sont toujours capables de lutter victorieusement avec les voies ferrées, car les moyens et les forces de la nature jouent un rôle bien plus grand dans les transports par eau que sur les voies purement artificielles des chemins de fer.

Lorsque le canal reçoit le bateau avec son moteur, le poids du bateau lui-même, le poids mort, disparaît presque ; il ne compte plus au point de vue économique, lorsqu'il s'agit de le proportionner le plus heureusement possible à la charge, c'est-à-dire au tonnage du bateau ; mais le poids du chargement est aussi porté par l'eau. Par conséquent, le bateau de transport n'exige pas la construction coûteuse d'une voie qu'il faudrait, elle aussi, proportionner à la charge ; d'autre part, la résistance du frottement qu'éprouve sur la voie de terre ou sur la voie de fer, le poids total, — dont l'action est verticale, — de l'instrument de transport et de son chargement, est insignifiante sur les canaux ; la résistance n'agit, en effet, que latéralement, et l'immersion, plus ou moins profonde, du bateau chargé l'augmente à peine d'une façon sensible ; bien plus, la structure perfectionnée du navire permet de supprimer presque complètement cette faible augmentation du frottement.

Ainsi donc la force motrice qui, sur les voies de terre, doit vaincre la résistance qu'oppose à la traction le poids global du véhicule et de son chargement, n'a plus à vaincre, pour la traction des bateaux, que la résistance bien moins grande de l'eau. La même force, qui peut mettre en mouvement sur une chaussée plane et horizontale 1.200 à 1.500 kilogrammes et, sur les voies ferrées, un poids dix à douze fois supérieur [1], est capable de transporter une charge huit fois plus lourde sur la voie navigable que sur la voie ferrée. La différence profite exclusivement à l'accroissement de la vitesse ou à la multiplication numérique des bateaux remorqués, alors que, par exemple, sur les voies ferrées, l'accroissement de la force motrice entraîne une forte augmentation du poids mort, et, par suite, une plus grande résistance à la traction.

A ces avantages, basés sur les lois des phénomènes physiques, s'en joignent plusieurs autres qui font paraître les voies navigables particulièrement propres au transport des marchandises :

Libre circulation. — Sur les chemins de fer, il est de toute nécessité que le véhicule s'adapte à la voie ferrée ; aussi le propriétaire de la voie a-t-il, en fait, le monopole du transport sur les lignes qui lui appartiennent; les voies navigables, au contraire, sont, comme les routes, ouvertes et accessibles à tous.

Facilité d'accès. — Sur les chemins de fer, les arrêts sont limités à un nombre très restreint de stations ; les voies navigables, au contraire, se prêtent au chargement et au déchargement des marchandises, en un point quelconque de leur parcours.

Traction. — Sur les chemins de fer, il n'y a, en réalité, qu'un seul mode de traction possible ; la navigation intérieure peut, au contraire, utiliser des modes de traction très différents. La descente des rivières peut même être effectuée, sans qu'il soit besoin de recourir à aucune autre force motrice que celle du courant.

1. Schlichting (*Binnenschifffahrt* dans le *Handwörterbuck der Staatswissenschaften*, II, page 634) fixe comme travail d'un cheval : sur une chaussée unie, 1 tonne 6 quintaux ; sur un chemin de fer, 15 tonnes ; dans l'eau, 60 à 100 tonnes. — Kürs (*Schifffahrtstrassen in Deutschen Reich*, dans les *Jahrbüchern für Nationalökonomie*, III, suite, vol. X, page 664) admet pour le travail d'un cheval : sur la chaussée unie, 1 tonne $^2/_{10}$ à 1 tonne $^5/_{10}$; dans l'eau 50 tonnes.

D'après ce dernier, le poids seul des lourds véhicules, servant au transport par terre, représente 85 $^0/_0$ du chargement ; celui des nouveaux wagons à marchandises, de 15 tonnes, s'élève à 66 $^0/_0$; celui des wagons de 10 tonnes, dont on se servait auparavant, était de 94 $^0/_0$; tandis que le poids du bateau atteint en moyenne 33 $^0/_0$ du chargement.

Par suite, le poids admis par Schlichting pour 1 cheval atteindrait 2 tonnes $^1/_2$ (véhicule compris), ce que l'on pourrait tout au plus attendre d'un excellent animal de la plus forte race ; car, dans la pratique, l'expérience a prouvé qu'avec un cheval de force ordinaire, la limite du chargement était de 1 tonne à 1 tonne $^1/_2$, sur des routes en bon état.

L'hypothèse de Kurs répondrait mieux à la réalité ; mais les deux auteurs paraissent l'un et l'autre disposés à déprécier un peu la capacité productrice d'un cheval, en faveur de la traction par eau ; de plus, il est impossible de comparer le canal à la chaussée unie et à la voie ferrée. On peut estimer cette capacité productrice à 125 tonnes au moins, puisqu'on n'emploie d'ordinaire que deux chevaux pour traîner un bateau de 300 tonnes (avec le véhicule, 400 tonnes environ).

Capacité de transport. — Sur les chemins de fer, la charge de chaque voiture de train est relativement faible. Sur les voies navigables, la capacité d'un chargeur peut atteindre celle d'un train entier de chemin de fer, et un même moteur peut, comme on le sait, remorquer à la fois plusieurs bateaux.

Prix de revient. — Le prix de revient des véhicules, coûteux pour les chemins de fer, est relativement modéré pour les voies navigables; la rémunération du capital engagé peut donc être d'autant plus élevée que l'on peut employer des bateaux d'un plus fort tonnage[1].

Les voies navigables présentent un premier désavantage auquel on ne peut remédier et qui résulte des intempéries des saisons : par suite de l'interruption de la navigation fluviale pendant l'hiver, les usagers sont forcés d'avoir à leur disposition de plus grands magasins en même temps que des capitaux de roulement plus importants. Un autre inconvénient, auquel on ne saurait non plus remédier, consiste dans la dépendance où se trouvent les voies navigables vis-à-vis de la configuration du pays; si l'on peut toujours construire un chemin de fer partout où le tracé d'un canal est possible, la réciproque n'est pas vraie, tant s'en faut, en sorte que, pour desservir les mêmes transports, la voie navigable est presque toujours plus longue que la voie ferrée; d'après M. Ulrich[2], cette circonstance permettrait aux chemins de fer, sans inconvénient pour leur concurrence avec les voies navigables, de maintenir leurs tarifs de 10 à 15 °/₀ au-dessus des tarifs de navigation. Un autre désavantage, provenant en partie de ceux qu'on vient de mentionner, réside dans la lenteur et l'irrégularité des transports par eau. Lorsqu'il s'agit de marchandises pour lesquelles la rapidité du transport est sans importance, la question des tarifs est seule à intervenir et, si la différence entre le prix minime de transport par eau et le prix plus élevé du transport par chemin de fer dépasse la perte d'intérêt qui résulte de la plus longue durée du transport, l'avantage appartient à la voie navigable. D'ailleurs, des observations récentes ont montré que, même pour le transport de marchandises, qui doit s'effectuer avec ponctualité et rapidité, la voie navigable peut parfois soutenir la concurrence[3] avec la voie ferrée.

1. Pour un bateau de 500 tonnes, il faut 50 vagons de 10 tonnes; pour le tonnage d'un des grands bateaux de 1.500 tonnes qui circulent sur le Rhin, il faudrait 150 wagons. Un bon remorqueur à vapeur peut traîner à la remonte un train de bateaux de 4.500 tonnes, ce qui représente la charge de 12 grands trains de chemins de fer.

D'autre part, un remorqueur en fer de 1.000 tonnes coûte 75.000 francs; une cale de 10 tonnes coûte donc 750 francs; par contre, le wagon de marchandises de 10 tonnes coûte 3.125 francs. Voir Ulrich, *Staffeltarife und Wasserstrassen* (Berlin, 1894, page 66).

Les frais de construction d'une péniche flamande de 280 tonnes, sont de 15.000 francs, soit 2.540 francs par cale de 10 tonnes (Voir M. Leygue, *Chemins de fer*, page 170).

2. Ulrich, *loc. cit.*, p. 162.

3. D'après le rapport annuel, pour 1890, de l'Administration prussienne des travaux hydrauliques de navigation, les voies navigables, en Prusse, sont déjà dans un état tel que la détermination de délais de livraison est devenue possible, et que, par suite, des marchandises de valeur peuvent être confiées à la navigation. Sur l'Elbe et sur le Rhin, le trafic des marchandises en ballots a diminué sensiblement. Le transport est, parfois même, effectué par les porteurs à vapeur avec plus de régularité et plus rapidement que par les chemins de fer. D'après le rapport de la Chambre de commerce de Cologne pour 1890 (page 288), les porteurs à vapeur de 300 tonnes, qui transportent les marchandises

La phase nouvelle, dans laquelle est entré le développement de la navigation intérieure, est certainement de date récente, et des résultats semblables à ceux qui sont mentionnés dans la note 3 de la page précédente pourraient bien être limités, dans l'avenir, à quelques voies particulièrement favorisées. Mais, abstraction faite de ces progrès tout à fait exceptionnels, il faut noter que l'emploi de la vapeur, comme force motrice, sur les voies navigables a été généralement tardif, et cependant l'Océan a été parcouru par un navire à vapeur plus de 150 ans avant que le *Rocket* eût franchi pour la première fois la plaine de Rainhill [1].

Non seulement la navigation intérieure n'a pas mis à profit les progrès réalisés dans l'ordre technique, mais encore l'opinion générale sur l'importance et les rôles respectifs des voies navigables et des chemins de fer a varié assez fréquemment depuis l'apparition de ces derniers ; on peut en effet distinguer trois périodes distinctes.

A l'origine des chemins de fer, on croyait qu'ils prendraient le transport des voyageurs et que les voies navigables conserveraient celui des marchandises encombrantes, particulièrement pour les grandes distances.

Dès que le développement dont était susceptible le nouveau mode de transport ne fut plus contesté, l'opinion se modifia complètement [2], et l'on crut que la navigation intérieure allait être supplantée par les chemins de fer.

Il y eut ensuite une troisième manière de voir : de nouvelles voies navigables devaient être créées, les voies existantes améliorées de façon à mettre à la disposition de la batellerie un réseau de navigation aussi bien établi que possible. C'est ainsi que, dans l'Amérique du Nord, et notamment aux Etats-Unis, où toute autre voie de communication que la voie ferrée était jusqu'à présent presque complètement négligée, l'on projette maintenant d'étendre les voies navigables et de créer tout un réseau de navigation intérieure. Des efforts dans ce même but se sont manifestés en Allemagne et ont suscité de vives discussions, selon que l'on reconnaissait l'utilité de la concurrence entre les voies navigables et les chemins de fer, ou que l'on considérait cette concurrence comme nuisible aux chemins de fer, particulièrement au réseau de l'Etat [3].

entre Dusseldorf et Mannheim, parcourent en été la distance de Cologne à Mannheim en un jour et demi à la remonte et en une seule journée (du matin au soir) à la descente. C'est à peine si les chemins de fer effectuent le même transport aussi rapidement.

1. Voir l'ouvrage de M. Von der Borght, *Verkerhrswesen* (Leipzig, 1894, page 225).

2. En 1844, malgré sa science incontestée, Ph. Dupin, approuvé par beaucoup de ses compatriotes, a proposé de suspendre la construction du canal de la Marne au Rhin et d'utiliser une partie des terrassements déjà faits pour le chemin de fer de Paris à Strasbourg : trois années plus tard, cinquante-trois députés et plus de quatre cents Conseils municipaux étaient disposés à soutenir une proposition relative à la concession du chemin de fer de Bordeaux à Cette et à substituer au canal latéral à la Garonne une voie ferrée établie sur son tracé (Voir Fleury, *Rapports entre les canaux et les chemins de fer en France* rapport sur la IX[e] question du V[e] Congrès international de la navigation intérieure (Paris, 1892, p. 2).

3. M. Ulrich a très clairement résumé, dans son volume *Staffeltarife und Wasserstrassen*, les tentatives de l'Association pour les progrès de la navigation intérieure, qui ont reçu une forte impulsion par le mémoire de 1877 du Ministère du Commerce.

Cet ouvrage est, dans son ensemble, un brillant plaidoyer en faveur des tarifs gradués sur les chemins de fer allemands ; en même temps l'auteur y examine les bases sur lesquelles

Ces trois états de l'opinion au sujet des rôles respectifs des voies navigables et des voies ferrées devaient se manifester dans les différents pays, mais sous une forme plus ou moins intense, plus ou moins persistante, selon l'étendue de l'un ou de l'autre réseau, selon le développement économique et la forme politique de chaque pays, et surtout selon l'état des voies de transport au moment de la création des premiers chemins de fer.

A une époque où le morcellement de l'Allemagne influait de la façon la plus malheureuse sur le développement du trafic et créait au commerce mille difficultés par suite des frontières douanières qui se rencontraient jusqu'à quinze fois sur la même route[1], il y avait déjà, en France, un pouvoir central, plus puissant chaque jour et parfaitement conscient de l'importance que peuvent avoir de grandes et nombreuses voies navigables au double point de vue de la défense du pays et de son développement économique. L'examen de la configuration de la France, qui devait plus tard suggérer au Gouvernement le meilleur plan pour l'établissement d'un réseau de voies ferrées, lui indiquait déjà l'importance des voies navigables naturelles du pays, de leur extension et de leur jonction par des canaux. Et c'est ainsi que s'est constitué un réseau de navigation intérieure rayonnant du centre du pays comme en rayonnent aussi les grandes lignes de chemin de fer[2].

C'est au commencement du XVIe siècle que deux ingénieurs de Viterbe inventèrent des écluses, qui devaient rendre possible la création des canaux.

Cette invention fut apportée en France par Léonard de Vinci, et le premier essai eut lieu sur la Vilaine (Loire-Inférieure, 151 kilomètres) dans la période 1538-1575[3].

Le canal de Briare (de la Loire à Buges, 59 kilomètres), commencé sous les auspices de Sully, ne fut achevé qu'en 1642. Sous le règne de Louis XIV, le canal du Midi, conçu et exécuté par Riquet, fut achevé en 1684. Vauban avait dressé le plan du canal de la Grane (1675), du canal d'Orléans (1679), du canal de la Brusche et de celui de Neuffossé (1682). De ces quatre canaux, les deux premiers ont été construits par des concessionnaires, les deux autres par l'Etat.

Au XVIIIe siècle, on entreprit le canal du Loing (de Buges à Saint-Mammès, 50 kilomètres (1719), celui de Saint-Quentin à Chauny (1732). Ce dernier canal fut prolongé avec les subsides du Trésor. On termina également les canaux commencés par les Etats provinciaux de Bourgogne en 1783 et celui de Franche-Comté (partie du canal du Rhône au Rhin comprise entre la Saône et le Doubs). C'est à cette époque également que remontent les travaux du canal du Nivernais, dus à l'initiative propre de l'Etat.

Quelques-unes de ces routes fluviales avaient été construites aux frais du Trésor; trois l'avaient été par les Etats provinciaux ; mais, pour le plus

sont encore possibles de fortes réductions des tarifs de chemins de fer en Allemagne, et sur lesquelles peut se former entre voies navigables et voies ferrées la concurrence la plus satisfaisante pour l'un et l'autre mode de transport.

1. Au commencement du XVe siècle, on comptait sur le Rhin jusqu'à 60 postes de douanes (von Sommerland, *Rheinzolle in Mittelalter*, p. 60). Autour de Nuremberg, dans un rayon de 3 lieues, il y a 24 postes de douanes.

2. Ce fait avait déjà été signalé par Strabon.

3. Voir M. Lucas, *les Voies de communication en France*. Paris, 1873, publication officielle destinée à l'Exposition universelle de Vienne de 1873.

grand nombre, l'Etat, faute de ressources, avait adopté le système des concessions. Ces concessions de canaux, accordées pour un temps très long, quelquefois même à perpétuité, et, souvent, à titre de bénéfices, à des membres de la famille royale ou à des courtisans du roi, constituaient un véritable monopole au profit des détenteurs.

Le décret de la République du 15 janvier 1790, qui abolissait les administrations provinciales et divisait la France en départements, englobait dans le domaine public toutes les voies navigables appartenant aux Etats provinciaux ; la confiscation fit passer sous l'autorité du Gouvernement la plupart des canaux antérieurement concédés, à l'exception toutefois de 135 kilomètres.

En définitive, à la fin du xviiie siècle, la longueur des voies navigables livrées au commerce n'était encore que de 1.000 kilomètres, et les ressources consacrées à leur établissement pouvaient être évaluées à 116 millions[1].

Dès que les orages de la Révolution se furent un peu dissipés, la question de la construction des voies navigables, qui avait été laissée de côté, recommença à occuper les esprits. Une loi du 29 floréal an X (19 mai 1804) ordonna l'ouverture d'un canal de dérivation, qui devait amener l'Ourcq dans le bassin de la Villette pour être, de là, prolongé jusqu'à la Seine, par deux canaux navigables.

Une seconde loi, du 30 floréal an X, incorpora au domaine public de l'Etat tout le réseau des voies navigables naturelles ou artificielles. L'Etat décida de mettre la construction et l'entretien à la charge du Trésor, tout en donnant l'autorisation de s'en servir, moyennant indemnité, à ceux qui pourraient en avoir besoin. Sur toutes les voies navigables, sur celles qui n'étaient assujetties à aucune taxe, comme sur celles dont les anciens péages avaient été abolis, on décida donc de prélever un droit de navigation, dont le rendement devait expressément être affecté à l'entretien et à des travaux de construction. En même temps on dressa un plan de nouveaux canaux d'une longueur approximative de 1.000 kilomètres, dont 200 kilomètres seulement furent entrepris sous le Premier Empire.

Le mauvais état des finances empêcha l'exécution de ce plan et ne permit pas davantage d'appliquer les principes de la loi du 30 floréal an X. Peu après sa promulgation, l'Etat dut recourir de nouveau au système de la concession, pour les canaux de Beaucaire et de la Rochelle. Pour se procurer des ressources, un décret du 8 mars 1808 ordonna même la vente des canaux d'Orléans, du Loing et de la part revenant à l'Etat dans le canal du Midi. Quelques années plus tard, la loi des finances du 23 septembre 1814 déclara que les taxes de navigation étaient des recettes ordinaires du Trésor et elle les compta parmi les ressources régulières du budget.

La vente des canaux fut donc décidée et le prix qu'on en retira fut détourné de sa destination pendant la période de guerres qui précéda la chute de l'Empire; en résumé, de 1800 à 1814, 75 millions environ avaient été appliqués à des travaux pour les voies navigables.

Le Gouvernement de la Restauration, dont le premier souci fut de remettre de l'ordre dans les finances ruinées, affecta, en exécution de la loi de finances du 22 septembre 1814, un crédit spécial du budget ordinaire à

1. Voir *Dictionnaire des Finances*. Paris, 1889, I, page 851.

l'entretien et à l'agrandissement des canaux. De plus, des crédits spéciaux furent votés ; sur un certain nombre de cours d'eau, on établit des taxes de navigation particulières, appelées *droits de péages*, dont le produit était destiné : 1° à la construction ou à la réparation des écluses, des ponts et de tous autres travaux d'art à la charge de l'Etat, des départements ou des communes ; 2° à l'intérêt et à l'amortissement des capitaux dépensés.

Vers 1818, le Gouvernement avait soumis à une enquête d'ensemble la situation des réseaux navigables de la France. Une statistique générale, publiée en 1820, mit en relief l'ensemble des travaux jugés nécessaires pour compléter le système de navigation intérieure de la France.

La longueur des canaux à terminer était évaluée à 2.760 kilomètres ; celle des nouvelles voies navigables, dont la création semblait désirable, ne s'élevait pas à moins de 10.800 kilomètres. Pour réaliser un pareil programme, il eût fallu dépenser plus d'un milliard. En se limitant aux travaux les plus urgents, on arriverait encore à une évaluation de 200 millions.

Ce programme de 1818-1820 est resté la base fondamentale du réseau des canaux en France.

Deux lois, des 5 août 1821 et 14 août 1822, autorisèrent le Gouvernement à traiter avec des soumissionnaires pour se procurer les ressources nécessaires. L'Etat gardait en mains la construction et l'exploitation des canaux ; mais il intéressait les bailleurs de fonds, car les recettes à recouvrer, par suite du paiement des taxes de navigation, c'est-à-dire des *péages*, étaient en premier lieu affectées au service financier des sommes prêtées ; mais, après remboursement complet du capital, ces recettes devaient, pendant un nombre d'années déterminé, assurer auxdits prêteurs une part du bénéfice net, jusqu'à concurrence de la moitié de ce bénéfice. Le prêt ainsi fait au Trésor avait une grande utilité économique, et les bailleurs de fonds pouvaient escompter une part de bénéfices.

En cas d'insuffisance du montant de l'emprunt, le Gouvernement devait suppléer au déficit.

Les ressources fournies par les soumissionnaires s'élevèrent à 128.600.000 francs et ne furent pas suffisantes pour exécuter les canaux, dont la longueur totale devait atteindre 2.243 kilomètres. On revint donc de nouveau, pour un certain nombre de canaux[1], au système de la concession ; il fallut édicter de nouvelles taxes spéciales (Loi du 24 mars 1825). Il y eut, en outre, des crédits budgétaires extraordinaires pour les canaux.

De 1814 à 1830, on a inauguré 900 kilomètres de canaux nouveaux, pour lesquels l'Etat, soit de ses propres deniers, soit par le système des soumissions, a dépensé[2] 149.200.000 francs, et les concessionnaires, 49 millions.

En France, sur l'ensemble des canaux, qui, à la fin de 1894, avaient une longueur de 4.859 kilomètres, on avait donc, en 1830, livré à la navigation 2.200 kilomètres, en chiffres ronds. Si l'on tient compte des 6.700 kilomètres

1. Canal des Etangs, d'Aire à la Bassée; canal de la Deûle, canal de la Dive, canal de Roubaix, canal de la Sambre, canal de Saint-Quentin, canal de Dunkerque à Furnes.

2. D'après le rapport sur le budget des Travaux publics pour 1891, imprimés de la Chambre des députés, session de 1890, *Documents* n° XXXI, tome II, pages 98 et suivantes. Les chiffres de M. Beaurin-Gressier sont peu différents, mais ils ont été fortement arrondis; aussi, pour des sommes dépensées par le Ministère des Travaux publics, préférons-nous suivre pas à pas les sources officielles.

de fleuves et de cours d'eau navigables ouverts au trafic en 1847, on trouve que la longueur des voies réellement navigables en France, à cette époque, atteignait de 8.500 à 9.000 kilomètres [1].

La France, au début de l'ère des chemins de fer, possédait donc un réseau de canaux relativement bien tracé [2], dont les lignes principales suivirent à peu près la même direction que les chemins de fer d'intérêt général que l'on venait de créer; la concurrence des deux moyens de trafic s'établit donc dès le début. En même temps on déclarait que le réseau navigable faisait partie intégrale du domaine public, et qu'il servirait pour le trafic tout autant que les grandes routes.

Par le fait qu'il possédait un domaine aussi important, l'Etat se trouva encouragé à l'entretenir et à l'améliorer; le développement des chemins de fer, qui se fit au début avec beaucoup de lenteur, favorisa l'extension des voies navigables. La Monarchie de Juillet trouva la situation financière presque complètement restaurée et résolut, en conséquence, de développer toutes les voies de trafic.

Une loi du 27 juin 1833 ouvrit au Ministre des Travaux publics un crédit de 75 millions pour l'achèvement des canaux entrepris en vertu des lois de 1821 et 1822; l'emploi devait faire, chaque année, l'objet d'un *budget annexe;* une loi du 30 juin 1835 accorda ensuite, dans le budget ordinaire, un crédit spécial annuel pour la rectification du cours d'un certain nombre de voies fluviales d'intérêt général. La loi du 17 mai 1837 eut encore une portée plus considérable : elle créa au budget, à titre permanent, un fonds extraordinaire pour les grands travaux. Ce fonds devait être crédité, en premier lieu, du placement de titres de rente que le Ministre des Finances était autorisé à faire inscrire au Grand Livre de la Dette publique; en second lieu, des excédents de recettes résultant du règlement définitif du budget. On portait ainsi au budget ordinaire les dépenses d'entretien et de grosses réparations et au budget extraordinaire les dépenses des travaux neufs ou d'amélioration; l'Etat s'était définitivement chargé de ces deux catégories de dépenses : ce principe a été généralement observé jusqu'ici.

De même qu'il l'avait fait par la loi de 1842 pour les travaux de chemins de fer, l'Etat chercha également, pour l'exécution des travaux hydrauliques, à s'assurer le concours des départements, des communes et des autres intéressés; la loi du 6 juin portant règlement définitif du budget de 1840 décida que les fonds versés par les intéressés seraient portés en recettes aux produits divers du budget, et des crédits de pareilles sommes devaient être ouverts au Ministre des Travaux publics, additionnellement à ceux qui lui auraient été accordés par les lois de finances pour divers travaux. Disons

1. D'après la *Statistique de la France*, publiée, en 1837, par le Ministère des Travaux publics (Voir *Bulletin du Ministère des Travaux publics*, 1890, page 321), il y avait, au commencement de cette même année, 3.700 kilomètres de canaux, 8.255 kilomètres de cours d'eau, soit au total 11.955 kilomètres de voies navigables; les documents officiels donnent ces chiffres pour les longueurs classées; mais, comme le nombre des voies réellement navigables est toujours inférieur à celui qu'indiquent les statistiques, et cela arrivait alors plus souvent qu'aujourd'hui, l'estimation ci-dessus peut être considérée comme suffisamment exacte.

2. Sans compter le réseau des grandes routes qui, en 1837, embrassait 30.570 kilomètres de routes nationales et 27.442 kilomètres de routes départementales, total 58.012 kilomètres; il n'y avait alors que 271 kilomètres de chemins de fer.

de suite que les dépenses imputées sur fonds de concours n'ont pris quelque importance qu'après 1848.

Grâce à ces ressources, l'Etat pouvait donc entreprendre un plus grand nombre de canaux. De 1830 à 1848, il exécuta le canal latéral à la Garonne, le canal latéral à la Marne et à l'Aisne, ainsi que le canal de jonction de l'Aisne à la Marne et celui de la Marne au Rhin. On concéda, à la même époque, le canal de la Sambre à l'Oise, le canal de Vire et Taute et celui de la Scarpe inférieure.

Sous le règne de Louis-Philippe, 1.700 kilomètres de canaux ont été ouverts à la navigation, et 317 millions, dont 248 sur les fonds du Trésor, ont été consacrés à ces canaux. D'importants travaux étaient simultanément entrepris pour des améliorations de cours d'eau; aussi le total des dépenses extraordinaires s'éleva-t-il, pour cette période, à 341.200.000 francs.

A la fin de la période 1840-1850, lorsque les chemins de fer commencèrent à offrir au trafic des routes plus longues et plus continues, la construction des voies fluviales subit un grand ralentissement. Sous la II[e] République[1], on réunit en un seul les deux chapitres du budget ordinaire et du budget extraordinaire des travaux publics, et on créa pour les travaux hydrauliques le chapitre *Rivières* et le chapitre *Canaux*.

Pendant les premières années du second Empire, qui s'était efforcé de supprimer toutes les difficultés faisant obstacle aux progrès des chemins de fer, on s'occupa fort peu des voies navigables; mais cela ne dura pas longtemps. Lorsque les conventions de 1859 eurent donné une nouvelle et vigoureuse impulsion aux chemins de fer, et peu après la conclusion du traité de commerce de 1860 avec l'Angleterre, la politique du libre échange rendit nécessaires toutes les améliorations des voies de trafic, et le Gouvernement dut s'engager à prendre des mesures pour aider au développement des transports par eau.

En France, comme en Allemagne aujourd'hui, on croyait alors que les canaux battraient en brèche le monopole des chemins de fer. Cette idée était accueillie avec d'autant plus de faveur que le Gouvernement était tout à fait indépendant vis-à-vis des grandes Compagnies de chemins de fer et qu'il n'était personnellement ni propriétaire, ni exploitant d'aucune voie ferrée.

Deux lois du 14 juillet 1860 et du 2 juillet 1861 autorisèrent le Ministre à affecter aux travaux hydrauliques extraordinaires le reliquat de l'emprunt contracté par la guerre d'Italie. Ensuite la loi de finances de 1863 rétablit le budget extraordinaire des Travaux publics qui, jusqu'à la fin de l'Empire, fut alimenté, en dehors des emprunts, par des ressources de toute nature : reliquats d'emprunts, prélèvements sur la dotation de la caisse d'amortissement, produits de la vente de rentes de la caisse d'amortissement, indemnités des guerres de Chine, de Cochinchine et du Mexique, produits de ventes de bois extraordinaires, excédents budgétaires annuels.

Les engagements du Trésor, consentis au fur et à mesure des besoins, furent donnés pour une durée déterminée. Le concours des contrées intéressées fut de nouveau réclamé, et il prit différentes formes : subventions en argent, terrains et travaux, avances remboursables en annuités; sous cette

1. Le total des travaux neufs avait été de 37.793.039 francs.

dernière forme, on contruisit les canaux des houillères de la Sarre, le canal de Colmar, celui de la Haute-Marne entre Vassy et Saint-Dizier, et on procéda à l'amélioration du cours de la Moselle, entre Frouard et Thionville.

De 1848 à 1870, mais surtout après 1860, la longueur des voies ouvertes à la navigation a atteint 800 kilomètres, et la dépense s'est élevée à plus de 80 millions. Pendant la même période, plus de 170 millions étaient affectés à l'amélioration des fleuves et des rivières.

Les dépenses du second Empire, pour travaux hydrauliques, s'élevèrent en totalité à 238.791,789 francs.

A partir de 1860, la France était entrée dans la troisième phase ; les canaux jouissaient d'une faveur égale à celle des chemins de fer. L'Etat croyait trouver en eux un instrument de concurrence contre le monopole des voies ferrées et augmenter ainsi les avantages que pouvait en tirer le public.

Désormais, en attendant que les voies ferrées fassent retour à l'Etat, on applique le principe de la loi de 1804 : *les canaux sont des routes nationales*, principe qui se retrouve dans la loi de finances de 1814 et dans bien des lois postérieures à 1830.

Les taxes de navigation étaient considérées comme des recettes ordinaires ; la loi du 9 juillet 1836 les unifia et leur enleva le caractère primitif de péages, c'est-à-dire de contributions spéciales pour frais d'entretien : elles devinrent de simples droits représentatifs d'un service rendu par l'Etat. Il était donc impossible de laisser des taxes différentes sur les canaux concédés. On se décida à unifier les tarifs : pour cela, on s'efforça de racheter les canaux afin de les affranchir. Déjà, aux termes de la loi du 3 mai 1853, les actions de jouissance afférentes aux canaux du Rhône au Rhin, de Bourgogne, de Bretagne latéral à la Loire, du Nivernais, avaient été rachetées pour un prix total de 23.280.742 francs, payable en 30 annuités.

Deux lois du 1er août 1860 et du 20 juin 1863 firent disparaître les dernières actions de jouissance qui grevaient le canal d'Arles à Bône, l'Oise canalisée, les canaux de Manicamp, de la Somme et des Ardennes. Le prix de rachat était fixé à 15.153.240 francs.

La dernière loi du 20 mai 1863 était relative au rachat des concessions temporaires ou perpétuelles, ci-après :

	Prix de rachat.
Canal de la Sensée....................	3.873.638
Canal de Briare........................	5.264.839
Canal d'Orléans et du Loing............	16.000.000
Canal d'Aire à la Bassée...............	9.442.000
Canal de Roanne à Digoin...............	4.150.000
Total.................	38.730.477

Les annuités résultant de ces rachats furent plus tard reportées du budget des Travaux publics à celui du Ministère des Finances.

Ainsi, sous le second Empire, les opérations de rachat représentaient une somme totale de 77.164.459 francs, qui, ajoutée aux 238.700.000 mentionnés plus haut, porte à 315.956.248 francs le total des dépenses pour les canaux.

Les charges qui pesèrent sur le budget de la France après la guerre franco-allemande obligèrent le Gouvernement à restreindre dans une large mesure les crédits affectés à l'entretien, à la construction et à l'amélioration des canaux.

On supprima encore une fois le budget extraordinaire destiné aux travaux hydrauliques, et on fit face aux dépenses nécessaires pour les voies navigables, au moyen de crédits inscrits à *la seconde section du budget ordinaire des Travaux publics.*

De 1872 à 1877, la dotation budgétaire pour les travaux extraordinaires ne dépassa pas chaque année 6 ou 7 millions pour les rivières, et 4 millions pour les canaux.

Néanmoins le Gouvernement ne perdit pas de vue la question des canaux, et, lorsque M. Krantz [1], rapporteur d'une Commission sur les voies de transport, attira l'attention de l'Assemblée générale sur l'intérêt qu'il y avait à relier dans la région de l'est, les voies navigables interceptées par la nouvelle frontière [2], des lois du 1er août 1872 et du 24 mars 1874 prescrivirent un ensemble de travaux embrassant la canalisation de la Meuse, à partir de la frontière belge, et son raccordement avec le canal de la Marne au Rhin, ainsi que la jonction de la Meuse à la Moselle et à la Saône et l'amélioration du canal de la Marne au Rhin, entre Void et Jarville; on établissait aussi, entre la frontière belge et la Saône, une grande ligne de navigation, appelée depuis canal de l'Est (422 kilomètres). Pour l'accomplissement de cette opération, on demanda le concours des cinq départements traversés par le canal; ils firent à l'Etat une avance de 65 millions. Le remboursement des avances devait être effectué en vingt ans, à partir de 1882, avec intérêts à 4 %. Le syndicat interdépartemental, de son côté, était autorisé à emprunter la somme de 65 millions à un taux n'excédant pas 6 %.

Un droit de péage de 0,005 était établi sur toutes les marchandises empruntant la nouvelle voie navigable; ce droit devait cesser d'être perçu au profit du syndicat dès qu'il aurait produit la somme nécessaire pour couvrir en capital et intérêts, au taux d'émission de l'emprunt, l'écart résultant des taux de l'intérêt, ainsi que les frais relatifs à l'emprunt.

Des combinaisons financières analogues furent appliquées à un certain nombre de canaux des départements du Nord et du Pas-de-Calais et à l'amélioration de la Mayenne. Ce procédé avait l'avantage, grâce au concours financier des départements, de permettre d'activer les travaux : c'est ainsi que le canal de l'Est fut exécuté en huit ans.

1. Voir chapitre XIII.
2. Il avait fallu céder à l'Allemagne 380km,500 de canaux.

Aussitôt que les finances de l'Etat furent restaurées, et que le Trésor fut à même de se procurer de l'argent à un taux inférieur à 4 %, on vota, le 9 juillet 1881, une loi qui décidait le remboursement de toutes les avances. Le total des dépenses extraordinaires pour les travaux concernant les rivières et canaux s'éleva, de 1871 à 1878, au chiffre de 127.641.335 francs.

Avec l'élasticité des budgets, il était possible d'imprimer une large impulsion à l'achèvement du réseau des voies navigables.

Le programme Freycinet de 1878 établit le plan des travaux [1] : on prévoyait 4.000 kilomètres de rivières et 3.600 kilomètres de canaux à améliorer, de manière à les rendre capables d'être parcourus sans interruption par des bateaux de fort tonnage ; on prévoyait aussi la création de 1.400 kilomètres de canaux nouveaux. Pour la dépense, évaluée à 750 millions, dont 550 millions pour les canaux [2], on la divisait en deux classes : 1° lignes principales ; 2° lignes secondaires. L'Etat se réservait exclusivement la construction, l'entretien et l'administration des lignes principales qui doivent avoir au minimum les dimensions suivantes :

Profondeur d'eau....................................	2m,00
Largeur des écluses....................................	5m,20
Longueur des écluses entre la corde du mur de chute et l'enclave des portes d'aval..........................	38m,50
Hauteur libre sous les ponts, pour les canaux..........	3m,70

Cette même loi ordonnait de poursuivre le rachat, commencé sous Napoléon III, des canaux concédés qui étaient classés comme lignes principales. Un canal concédé avait été déjà rendu à l'Etat par les concessionnaires spontanément et gratuitement, et ce retour avait été approuvé par un décret du 26 octobre 1876.

Les lois du 8 avril 1879, du 13 juillet 1880 et du 3 juillet 1881, sanctionnèrent ensuite le rachat de trois canaux plus étendus pour un prix total de 9.500.000 francs. Depuis lors, la situation financière n'a pas permis de poursuivre efficacement le rachat des nouveaux canaux.

1. Dans son rapport au Président de la République (*Journal officiel* du 16 janvier 1878), M. de Freycinet s'était exprimé en ces termes : « On a reconnu que les voies navigables et les chemins de fer sont destinés non à se supplanter, mais à se compléter. Entre les uns et les autres s'effectue un partage naturel d'attributions ; aux chemins de fer va le trafic le moins encombrant, celui qui réclame la vitesse et la régularité, et qui supporte le mieux les frais de transport ; aux voies navigables reviennent les marchandises lourdes et de peu de valeur, qui ne sauraient se déplacer qu'à peu de frais, qui ne donnent aux chemins de fer qu'une rémunération illusoire et qui les encombrent plus qu'elles ne les alimentent. »

2. Voir chapitre X, page 220.

En 1894, la situation[1] des canaux concédés et non rachetés était la suivante :

1° RIVIÈRES.

	Kilomètres.
Canal de Grave (Lez canalisé)	10

2° CANAUX.

Midi	279	761
Latéral à la Garonne	213	
Canaux de Paris (Ourcq, Saint-Denis, Saint-Martin)	120	
Sambre à l'Oise	67	
Dive	40	
Petits canaux	42	

Les travaux neufs, et surtout les améliorations exécutées d'après le programme de M. de Freycinet, furent plus importants et eurent plus de conséquences pour la navigation intérieure, en France, que ce rachat de quelques canaux. L'extension et la ramification du réseau des voies navigables étaient déjà, à cette époque, telles que l'on devait se préoccuper de savoir si l'exécution de nouveaux travaux de navigation ne créerait pas des lignes complètement superflues. Alors que pour un chemin de fer longtemps improductif il est non seulement possible, mais aussi probable qu'il rende, aux régions qu'il traverse, quelques services, qu'il en rende même de très grands dans un avenir éloigné et qu'il devienne définitivement une artère importante du réseau ferré, il n'en est pas ainsi à l'égard des canaux. Pour ceux-ci, cette probabilité est de beaucoup plus limitée, si le canal n'ouvre pas un nouveau débouché au trafic local intérieur ou de transit.

A part les 500 kilomètres, en chiffres ronds, ouverts de 1879 à 1883, il a été créé peu de canaux ; l'étendue du réseau n'a pas beaucoup varié de 1882 à 1894, et l'augmentation des longueurs de canaux, qui apparaît dans les statistiques, se trouve compensée par une diminution correspondante des

1. **Note du Traducteur.** — La longueur des voies concédées est la suivante :

	FIN 1897 — Kilomètres	FIN 1898 — Kilomètres
1° Rivières	10	10
2° Canaux	737	245

Il faut remarquer qu'une loi du 29 novembre 1897 a approuvé la convention passée entre l'Etat et la Compagnie du Midi et ayant pour objet le rachat, à dater du 1er juillet 1898 du canal du Midi latéral à la Garonne. La longueur totale des voies navigables concédées s'est trouvée ainsi ramenée à 255 kilomètres, à partir du 1er juillet 1898.

longueurs de rivières navigables ; l'augmentation effective des canaux provient évidemment de la régularisation des cours d'eau obtenue en les canalisant[1].

Différents canaux, parmi ceux sur lesquels on a récemment commencé les travaux, paraissent être absolument superflus et, dans un avenir prochain, on pourra dire en France, à propos des canaux : *pas de constructions nouvelles*, *mais amélioration des voies existantes*[2].

Tout l'effort des ingénieurs s'est porté sur les améliorations des voies navigables : régularisation des cours d'eau, élargissement et approfondissement des canaux, agrandissement des biefs et des écluses, reconstruction de ponts[3].

Le premier élan fut impétueux. Le crédit budgétaire qui, primitivement, ne dépassait pas 10 à 12 millions, s'éleva subitement à 30 millions pour les deux chapitres *Rivières* et *Canaux* et augmenta d'année en année jusqu'en 1883, où il atteignit 35.700.000 francs pour les rivières et 57.900.000 francs pour les canaux ; mais les crédits votés n'étaient jamais épuisés, parce que l'exécution des projets ne pouvait être assez prompte.

En 1883, par suite des embarras de la situation financière, on vit réapparaître, dans le budget ordinaire de 1884, le chapitre *Travaux extraor-*

1. Voir pages 816 et 817. Les chiffres indiqués dans les statistiques sur les longueurs de canaux et de rivières varient suivant que la longueur de rivières canalisées est portée au compte de l'une ou de l'autre catégorie.

2. Le rapporteur du budget des Travaux publics pour 1896, M. Camille Krantz (Impressions de la Chambre des députés, session 1895, n° 1549, page 60) s'exprimait à ce sujet en ces termes :

« L'Etat se trouve encore aujourd'hui livré à ses propes ressources pour l'achèvement des canaux, sans même pouvoir disposer, en compensation des sacrifices qu'il s'impose, des profits que lui apportaient jadis les droits de navigation... A l'époque récente où la fièvre des grands travaux sévissait en France, les pouvoirs publics, qui dépensaient sans compter, se sont parfois laissé entraîner à engager l'Etat dans des entreprises très coûteuses, *dont l'utilité n'apparaît plus aujourd'hui bien clairement à nos yeux*. Tel est le cas d'un certain nombre de canaux pour lesquels un certain nombre de millions ont déjà été dépensés, et qui, pour être achevés, en exigeraient beaucoup encore. Pour ces ouvrages dispendieux, la question se pose de savoir *si la sagesse ne commande pas de renoncer complètement à l'œuvre entreprise en sacrifiant les sommes dépensées* pour ne point avoir, dans l'avenir à faire de nouveaux sacrifices *hors de toute proportion avec les avantages à attendre de l'achèvement du canal*. Afin d'engager le Ministère des Travaux publics à entrer résolument dans cette voie et à soumettre à un nouvel examen les conditions d'achèvement et d'exploitation de diverses entreprises auxquelles le *Ministre lui-même s'est montré disposé à renoncer*, la Commission croit indispensable de porter à 1.100.000 francs la réduction de 250.000 francs primitivement consentie. *Dans sa pensée, cette réduction ne doit avoir pour effet de retarder l'achèvement d'aucune des entreprises vraiment utiles qui sont actuellement en cours. Elle doit porter exclusivement sur les canaux dont la condamnation définitive s'impose.*

3. Situation en 1878, 1894, **1897**, **1898**.

Longueur totale des voies navigables principales.

ANNÉES	FLEUVES ET RIVIÈRES	CANAUX	ENSEMBLE
1878	996	463	1.459
1894	1.940	2.177	4.117
1897	**2.039**	**2.459**	**4.498**
1898	**2.085**	**2.630**	**4.715**

dinaires, inscrit à la seconde section du budget des Travaux publics ; ce crédit, faiblement doté au début, était destiné à remplacer, à un moment donné, le budget extraordinaire.

Nous avons expliqué, au chapitre XIV, comment le Gouvernement français avait pu réaliser l'unification budgétaire dans les années 1888 à 1890. Les crédits pour les constructions sur les rivières et canaux furent réduits d'année en année et tombèrent, vers 1887, à 6 millions en moyenne pour les rivières et à 10 millions environ pour les canaux. Toutefois, pendant la période 1879 à 1891, l'Etat a dépensé pour ces travaux, sans compter les frais d'entretien, une somme de 507 millions en chiffres ronds. Depuis lors, dans les budgets des dernières années, on avait voté les sommes suivantes à titre de crédits extraordinaires.

	AMÉLIORATIONS DE RIVIÈRES.	CONSTRUCTION ET RÉPARATION DE CANAUX.	TOTAL.
	Francs.	Francs.	Francs.
1892	4.885.000	9.799.500	14.684.500
1893	5.285.000	9.993.500	15.278.500
1894	5.285.000	9.993.500	15.278.500
1895	4.500.000	9.630.500	14.136.500
1896	**3.422.000**	**8.474.500**	**11.921.500**
1897	**3.000.000**	**7.000.000**	**10.000.000**
1898	**3.500.000**	**8.000.000**	**11.500.000**
1899	**3.350.000**	**8.555.000**	**11.905.000**
1900	**3.350.000**	**8.700.000**	**11.950.000**

Pour se procurer ces sommes, l'Etat avait dû réclamer le concours des départements et des intéressés, par application de la loi de 1879. Mais ce concours ne fut demandé et accordé que sous forme d'avances, dont le remboursement nécessite l'inscription d'une somme de 10 millions environ au budget du Ministère des Travaux publics[1].

Ainsi, grâce à la sollicitude constante de l'Etat, qui n'a jamais cessé de se manifester, sauf pendant une courte période de 1848 à 1860, on a pu créer en France, aux frais du Trésor, à côté des chemins de fer et d'un réseau de grandes routes [2] fort bien entretenues, un système de voies navigables très développé, qui est d'autant plus admirable que les conditions géologiques et hydrologiques du pays en rendaient l'exécution plus difficile[3].

1. Le montant de cette dette était de 53.607.726 francs, au 1er janvier 1894.
L'annuité inscrite au budget de 1899 est de 4.576.094 francs et au budget de 1900 de 4.492.761 francs.

2. La longueur des routes françaises est indiquée de la manière suivante dans l'*Annuaire statistique*, XV :

a) Routes nationales au 1er janvier 1894 : 38.074 kilomètres, dont 176 kilomètres en lacune non reliés au réseau général.

b) Routes départementales, au commencement de 1895 : 18.672 kilomètres ; les départements transforment continuellement leurs routes en chemins vicinaux (total des chemins de grande communication : 38.074 + 18.672 = 56.746 kilomètres.

c) Chemins vicinaux en 1892 : grande communication 143.668 kilomètres ; chemins communaux : 83.276 kilomètres ; chemins ruraux ordinaires : 380.140 kilomètres (total des chemins vicinaux : 607.084 kilomètres, dont 18.270 kilomètres en construction).

3. C'est aussi l opinion de Sympher : *Der Verkehr auf den deutschen Wasserstrassen in den Jahren* 1875 *und* 1885 (Berlin, 1891, p. 12).

Le développement des voies navigables apparaît facilement dans la statistique de la navigation intérieure dressée depuis 1881 par le Ministère des Travaux publics.

Avant cette publication, admirablement conçue, l'Administration des Contributions indirectes publiait des relevés qui ont cessé de paraître, lorsque les taxes de navigation ont été abolies en 1880 [1].

	1894 — Kilomètres.	1897 — Kilomètres.	1898 — Kilomètres.
Fleuves, rivières, lacs et étangs............	7.932 (2)	**7.927**	**8.832**
Canaux..................................	4.859 (3)	**4.930**	**4.930**
Total des voies fluviales navigables.	12.791	**12.857**	**13.762**
Cours d'eau flottables......................	3.920	**3.830**	**2.925**
Total (voies fluviales classées)......	16.711	**16.687**	**16.687**

Comme nous l'avons déjà fait observer plus haut, les diverses voies navigables appartiennent à deux catégories : les *rivières* et les *canaux ;* cette classification peut varier d'une année à l'autre.

Le développement des cours d'eau classés est bien moins important que celui du réseau habituellement fréquenté.

Il y a surtout à étudier les longueurs réellement fréquentées pendant l'année, ainsi que leur distinction d'après la classification de la loi de 1879, car c'est ainsi qu'on peut apprécier la productivité des voies fluviales.

La longueur des routes fluviales habituellement parcourue se divise en :

	1894 — Kilomètres.	1897 — Kilomètres.	1898 — Kilomètres.
Rivières flottables.......................	1.012	**1.012**	**1.012**
— navigables.......................	6.963	**6.958**	**6.975**
Canaux.................................	4.816	**4.882**	**4.930**
Total..................	12.791	**12.852**	**12.917**

1. *Statistique de la navigation intérieure*, 2 volumes, Paris, Imprimerie nationale depuis 1881, année. XIV° Voir aussi *Annuaire de l'économie politique* (Paris, 1895, pages 430 et suiv.) et H. Schuhmacher, *Die franzosische Binnenschifffahrsstatistik und ihre neuesten Ergebnisse*, dans les *Zeitschrift fur Binnenschifffahrt* (Berlin, 1896, 11e année, fascicule 6e, page 136).

2. Y compris 321 kilomètres de lignes, qui ont un trafic exclusivement maritime. D'après Sax, *Transport und Kommunikationswesen*, dans le *Schönbergs Handbuch der politischen Oekonomie* (Tübinge, 3e édition, 1890, page 509), la France ne posséderait que 6.600 kilomètres de rivières navigables : c'est la longueur moyenne parcourue pendant la période décennale 1871-1880, donnée par la statistique, et dont on a arrondi le chiffre (6.590 kilomètres exactement).

3. Y compris 43 kilomètres, qui ont un trafic exclusivement maritime.

La longueur réellement fréquentée a été la suivante :

	1894 — Kilomètres.	1897 — Kilomètres.	1898 — Kilomètres.
Rivières	7.476	7.408	7.418
Canaux	4.777	4.851	4.851
Total	12.253	12.259	12.269

se décomposant :

	1894 — Kilomètres.	1897 — Kilomètres.	1898 — Kilomètres.
En lignes principales	5.837	6.007	6.007
En lignes secondaires	6.416	6.252	6.262
Total	12.253	12.259	12.269

et :

	1894 — Kilomètres.	1897 — Kilomètres.	1898 — Kilomètres.
En lignes exploitées par l'État	11.482	11.512	12.014
En lignes concédées	771	747	255
Total	12.253	12.259	12.269

Les lignes principales représentent donc près de la moitié des voies navigables en France. Il est vrai que le programme des travaux restant à faire n'est pas encore tout à fait rempli, en ce sens que le mouillage minimum de 2 mètres n'est pas assuré en tout temps pour un certain nombre de voies ; ou bien parce que d'anciennes écluses de 34 mètres n'ont pas encore été transformées.

Le développement des voies navigables où le mouillage de 2 mètres est assuré de tout temps est :

	FLEUVES. — Kilomètres.	CANAUX. — Kilomètres.	ENSEMBLE. — Kilomètres.
En 1894	1.994	2.896	4.890
1897	2.182	3.107	5.289
1898	2.184	3.288	5.472

Les rivières canalisées et les canaux dont les écluses ont au moins $38^{m},50$ représentent une longueur de :

	RIVIÈRES CANALISÉES. — Kilomètres.	CANAUX. — Kilomètres.	ENSEMBLE. — Kilomètres.
1894	1.696	2.357	4.053
1897	1.725	2.580	4.305
1898	1.727	2.644	4.371

Groupement par régions des LIGNES PRINCIPALES de navigat

	DÉSIGNATION DES LIGNES	1894			
		LONGUEUR	POIDS TOTAL des EMBARQUEMENTS en tonnes de 1.000 kilog. (4)	TONNAGE RAMENÉ AU PARCOURS DE KILOMÈTRES — Total	TONNAGE RAMENÉ AU PARCOURS DE KILOMÈTRES — Par kilomèt
Lignes du Nord :	Paris à la frontière belge, vers Mons..	284	2.054.698	841 722.597	2.963.
	Embranchement de la ligne précédente vers Charleroi....................	125	790.669	97.310.532	778.
	Embranchement de cette même ligne vers la baie de la Somme...........	156	307.643	23.157.659	148.
	Jonction de l'Oise à la Meuse.........	208	322.560	87.450.942	420.
	Jonction de l'Escaut à la mer du Nord (1)	255	4.624.061	395.143.357	1.549.
	Embranchement de la ligne précédente vers la frontière belge.............	182	739.072	57.618.602	316.
Lignes de l'Est	Paris à la frontière de l'Est............	494	1.623 979	379.609.564	768.
	Ligne de l'Est, de Givet à Corre.......	432	1.649.528	249.610.348	577.
	Jonction du Rhône au Rhin......... .	186	137 866	13.074.479	70.
	Jonction des lignes du Nord et de l'Est.	106	141.825	143.858.496	1.357.
Lignes de navigation du Nord au Sud :	Manche à la Méditerranée par la Bourgogne (2)...........................	1.346	5.302.432	900.291.786	668.
	Jonction de la ligne précédente avec la ligne de l'Est.	163	67.248	38.531.232	236.
	Jonction de la Marne à la Saône......	73	227.650	24.432.763	334.
Lignes du Centre et de l'Ouest :	Jonction de la Seine à la Loire........	182	376.355	75.839.211	416.
	Ligne latérale à la Loire..............	262	460.606	144.877.002	552.
	Jonction de la Saône à la Loire.......	116	843,677	54.925.680	473.
	Ligne du Berry...........	323	594.778	71.714.211	197.
Lignes du Midi :	Océan à la Méditerranée.....	607	1.379.979	75.765.048	124.
	Ligne du Rhône à Cette et jonction avec le Canal du Midi....	116	160.161	13.605.044	117.
Lignes du Sud-Ouest (3)...........................		221	110.474	7.733.525	34.
Total pour les lignes principales............		5.837	21.915.261	3.696.272.078	633.
En plus pour les lignes secondaires............		6.416	5.958.214	215.503.551	33.
Total pour le réseau.............		12.253	27.873.475	3.911.775.632	319.
Dont pour les canaux....................		4.777	15.877.547	2.259.678.453	473.
Et pour les fleuves et rivières......		7.476	11.995.928	1.652.097.179	220.

1. De Cambrai à Dunkerque par Douai, Carvin, Béthune et Saint-Omer, avec embranchement, en aval de c ville, vers Nieuport et Bruges.

2. Cette ligne, qui emprunte pour son parcours la Seine, la Saône et le Rhône, dépend à la fois, par ses ra fications, de presque tous les groupes.

3. Charente, Sèvre-Niortaise et canal de Marans à la Rochelle.

trafic des voies navigables en 1894, 1897, 1898.

1897				1898			
NGUEUR	POIDS TOTAL des EMBARQUEMENTS en tonnes de 1.000 kilog. (4)	TONNAGE RAMENÉ AU PARCOURS EN KILOMÈTRES — Total	TONNAGE RAMENÉ AU PARCOURS EN KILOMÈTRES — Par kilomètre	LONGUEUR	POIDS TOTAL des EMBARQUEMENTS en tonnes de 1.000 kilog. (4)	TONNAGE RAMENÉ AU PARCOURS EN KILOMÈTRES — Total	TONNAGE RAMENÉ AU PARCOURS EN KILOMÈTRES — Par kilomètre
284	2.108.289	960.425.856	3.381.781	284	2.046.349	993.888.276	3.499.607
125	817.785	102.278.165	818.225	125	794.394	96.463.154	771.705
156	270.166	20.847.325	133.637	156	287.564	22.624.073	145.026
208	411.999	110.843.521	532.901	208	414.437	115.466.323	569.564
221	5.051 596	395.938.592	1.791.577	221	5.262.740	418.719.248	1.894.657
250	1.243.789	109.610.438	411.895	250	1.311.926	109.989.723	439.959
494	1.719.718	455.881.320	922.837	494	1.901.649	457.697.870	926.514
432	1.782.576	270.436.676	626.011	432	1.737.833	272.329.522	630.392
186	144.155	10.691 488	57.481	186	155.765	12.522.968	67.328
106	136.667	177.271.200	1.672.370	106	133.560	172.885.857	1.630.999
.354	6.686.249	999.994.495	738.548	1.354	7.774.223	1.103.422.672	814.935
163	92.350	39.126.234	240.038	163	101.956	45.427.487	278.696
186	317.812	27.804.114	149.485	186	320.116	26.356.467	141.701
182	395.031	82.478.922	453.181	182	403.021	87.543.945	481.011
275	581.364	162.350.083	590.364	275	623.187	170.042.212	618.835
116	956.849	61.385.845	529.188	116	991.522	65 551.053	565.095
323	793.071	80.079.467	247.924	323	755.434	77.843.297	241.000
609	1.337.658	84.827.797	139.290	609	1.477.242	104.785.229	172.077
116	158.323	13.412.079	115.621	116	225.744	17.358.491	149.642
221	95.879	6.263.607	28.342	221	110.682	6.251.319	28 284
.007	25.101.326	4.171.947.224	695.243	6.007	26.829.344	4.377.169.186	728.678
.262	5.507.900	193.867.236	31.008	6.262	5.697.621	199.826.092	31.911
2 269	30.609.226	4.365.814.460	356.131	12.269	32.526.965	4.576.995.278	373.054
.851	17.055.876	2.539.643.562	523.532	4.851	17.534.375	2.595.963.662	535.140
.418	13.553.350	1.826.170.898	246.513	7.418	14.992.590	1.981.031.616	267.057

4. La statistique française de la navigation intérieure se base, pour établir le trafic total, sur l'embarquement marchandises et sur leur entrée en France à la frontière.

La statistique de la navigation intérieure en Allemagne laisse beaucoup à désirer; elle ne semble même pas ncevoir une seule fois que les résultats de ses constatations puissent être totalisés pour tout l'Empire, de sorte que caractéristique essentielle de l'importance du trafic (le nombre de tonnes kilométriques), fait complètement défaut.

Enfin, les voies remplissant les conditions nécessaires pour donner passage, en tout temps, aux bateaux de 38^{m},50 de longueur, calant 1^{m},80, offrent un développement de :

	FLEUVES ET RIVIÈRES. — Kilomètres.	CANAUX. — Kilomètres.	TOTAL. — Kilomètres.
En 1878..............	996	463	1.459
1894..............	1.940	2.177	4.117
1897..............	2.039	2.459	4.498
1898..............	2.085	2.630	4.715

Les 2.459 kilomètres de canaux afférents à l'année 1897 et les 2.630 de l'exercice 1898 comprennent 646 kilomètres de voies construites depuis 1878.

En 1894, les 4.117 kilomètres, qui remplissaient complètement les conditions exigées des lignes principales, formaient 33,6 % des voies navigables parcourues, ce qui est une assez forte proportion [1].

Le type ordinaire du bateau employé sur les canaux est la péniche flamande de 300 tonnes. Des chalands de 600, 800 et 1.000 tonnes fréquentent également les voies navigables les plus importantes. Comme la longueur des écluses, à part un petit nombre d'exceptions [2], ne dépasse pas les dimensions prescrites, la structure de cette péniche, de 38 mètres à 38^{m},50 de longueur et calant 1^{m},80 correspond à la longueur de ces écluses [3] et permet d'utiliser la canalisation qui se fait en France pour un mouillage minimum de 2 mètres. Les bateaux de 300 tonnes ont donc accès sur un tiers des voies navigables et peuvent presque traverser la France d'un bout à l'autre. Les parcours de

1. En 1897, la proportion est de........................ 335,9 %
En 1898 — — .... 33,9 %

2. Les canaux dont les écluses ont plus de 38^{m},50 sont les suivants : canaux de la ville de Paris (écluses de 42 mètres sur 7^{m},80 et de 58^{m},50 sur 3^{m},20) ; canal d'Hazebrouck (96 mètres sur 3^{m},50) ; canal de Furnes-Dunkerque à la frontière belge (46^{m},80 $\times$ 5^{m},20) ; canal de Colme (102 mètres $\times$ 5^{m},20) ; canal de la Charente à la Seudre et canal de Luçon (50 mètres sur 6^{m},50) ; le canal maritime du Havre à Tancarville (180 mètres sur 16 mètres) et le canal de Saint-Louis-du-Rhône au golfe de Fos (160 mètres sur 22 mètres).

Parmi les rivières, les suivantes, notamment, ont des écluses d'une longueur supérieure à 38^{m},50 : la Seine, de Rouen à Montereau (de 120 à 220 mètres sur 11^{m},80), en amont de Montereau (51 mètres sur 7^{m},80) ; l'Yonne (93 mètres et 96 mètres sur 8^{m},20) : la Marne (45 mètres sur 7^{m},80) ; l'Oise (46 mètres sur 8 mètres) ; l'Aisne (45 mètres sur 7^{m},83) ; la Saône, de Verdun à Lyon (112^{m},50 sur 12 mètres) ; le Rhône, de Lyon à la frontière (180 sur 16 mètres).

3. Les bateaux allemands ont, pour une longueur relativement plus grande, un moindre tirant d'eau. Les *Documents relatifs aux voies navigables en Prusse, à leur amélioration et extension*, publiés par le Ministère du Commerce et de l'Industrie (Berlin, 1877, p. 131), admettent une différence de 0^{m},25 entre le mouillage et le tirant d'eau des bateaux et divisent ceux-ci en trois catégories :

1° Ceux de 52^{m},50 de long sur 7 mètres de large, de 415 tonnes, calant 1^{m},75 ; 2° ceux de 45 mètres sur 6 mètres, de 270 tonnes, et calant 1^{m},50 ; 3° ceux de 33 mètres sur 4^{m},40 de 105 tonnes et calant 1^{m},10. Toutefois ces dimensions sont actuellement dépassées par les constructeurs en ce qui concerne le tonnage et le tirant d'eau.

400, 500 et 600 kilomètres, que l'on ne connaissait pas autrefois, sont maintenant effectués communément, et l'on opère des transports entre Dunkerque et Paris, entre les villes et ports du Nord et Nancy, entre Paris et Lyon, sans qu'il soit nécessaire d'effectuer aucun transbordement.

Le tableau des pages 816 et 817, établi d'après la *Statistique de la navigation intérieure*, dans lequel nous avons, autant que possible, groupé par régions les lignes de navigation, fait connaître la répartition des lignes principales et l'importance de leur trafic.

D'après ce tableau, il est facile de se rendre compte comment, en fait, ces lignes principales de navigation traversent la région Nord de la France jusqu'à la Loire et ses affluents de la rive gauche, comment leurs différents bassins communiquent entre eux par les canaux qui en dépendent, et comment ils sont reliés avec le Rhône par une voie de jonction.

Les canaux ont une importance considérable non seulement parce qu'ils constituent des voies de jonction, mais aussi parce qu'ils sont en même temps des voies de communication ayant un trafic propre. C'est ainsi qu'en 1894 le tonnage total des embarquements effectués sur les canaux s'élève à 57 $^0/_0$ (pour 1892 et 1893, 58 $^0/_0$) du total des embarquements, et que leur trafic atteint 58 $^0/_0$ (1893, 57 $^0/_0$) du trafic du réseau de navigation.

Le tableau de la page 820 met en parallèle, pour les années 1887, 1890, 1894, **1897** et **1898**, la répartition des transports par les lignes principales entre les groupes considérés et fait ressortir le contingent de chacun d'eux et de l'ensemble des lignes secondaires dans le tonnage total des embarquements et dans celui des transports.

D'après ce tableau, les lignes principales ont reçu 77 à 83 $^0/_0$ du tonnage des marchandises embarquées sur le réseau des voies navigables, et leur trafic a représenté 91 à 96 $^0/_0$ du trafic kilométrique total ; la circulation sur ces lignes a été autrefois 10 à 11 fois et, en 1894, 19 fois plus active que sur les voies secondaires, qui servent exclusivement au trafic local. Le tonnage moyen, ramené à la distance entière, ressort aux chiffres ci-dessous :

ANNÉES	LIGNES PRINCIPALES	LIGNES SECONDAIRES
1887....................	503.042	35.282
1890....................	520.166	42.719
1894....................	633.248	33.588
1897....................	**695.243**	**31.008**
1898....................	**728.678**	**31.911**

Par rapport au tonnage correspondant de 1887, il y avait, pour les lignes

DESCRIPTION des GROUPES	POIDS TOTAL DES EMBARQUEMENTS					TONNAGE RAMENÉ AU KILOMÈTRE				
	1887	1890	1894	**1897**	**1898**	1887	1890	1894	**1897**	**1898**
	CHIFFRES ABSOLUS					CHIFFRES ABSOLUS				
Nord	7.699.137	7.647.030	8.838.703	**9.903.624**	**10.117.410**	1.211.697.095	1.221.024.561	1.502.403.689	**1.699.943.897**	**1.757.150.797**
Est	2.758.604	2.783.741	3.553.198	**3.783.116**	**3.928.867**	436.400.887	462.297.595	786.152.807	**914.280.684**	**915.436.217**
Nord au Sud	4.860.004	5.323.902	5.597.330	**7.096.411**	**8.196.295**	795.486.092	854.900.682	963.255.781	**1.057.924.843**	**1.175.206.626**
Centre et Ouest	2.156.408	2.138.454	2.275.416	**2.726.315**	**2.773.164**	320.099.484	322.232.600	347.356.104	**386.294.317**	**400.980.507**
Midi	531.477	510.202	1.540.140	**1.495.981**	**1.702.986**	61.307.888	60.622.256	89.370.092	**98.239.876**	**122.143.720**
Sud-Ouest	106.172	107.368	110.474	**95.879**	**110.682**	7.142.586	6.938.527	7.733.525	**6.263.607**	**6.251.319**
Lignes principales	18.111.802	18.510.697	21.915.261	**25.101.326**	**26.829.344**	2.832.134.012	2.928.016.221	3.696.272.078	**4.171.947.224**	**4.377.169.186**
Lignes secondaires	4.916.634	5.656.646	5.958.214	**5.507.900**	**5.697.621**	241.236.415	288.057.113	215.503.554	**193.867.236**	**199.826.092**
ENSEMBLE	23.028.436	24.167.343	27.873.475	**30.609.226**	**32.526.965**	3.073.370.427	3.216.073.334	3.911.775.632	**4.365.814.460**	**4.576.995.278**
	POURCENTAGES					POURCENTAGES				
Nord	33,4	31,6	31,7	**32,2**	**31,1**	39,4	37,8	38,4	**38,8**	**38,9**
Est	12,0	11,5	12,7	**12,3**	**12,1**	14,2	14,4	20,1	**20,8**	**20,0**
Nord au Sud	21,1	22,0	20,1	**23,1**	**25,3**	25,9	26,7	24,6	**24,2**	**25,1**
Centre et Ouest	9,4	8,8	8,2	**8,9**	**8,5**	10,4	10,0	8,9	**8,8**	**8,9**
Midi	2,3	2,1	5,5	**5,2**	**5,2**	2,0	1,9	2,3	**2,5**	**2,6**
Sud-Ouest	0,5	0,5	0,4	**0,3**	**0,3**	0,2	0,2	0,2	**0,2**	**0,2**
Lignes principales	78,7	76,5	78,6	**82,0**	**82,5**	92,1	91,0	94,5	**95,3**	**95,7**
Lignes secondaires	21,3	23,5	21,4	**18,0**	**17,5**	7,9	9,0	5,5	**4,7**	**4,3**
ENSEMBLE	100	100	100	**100**	**100**	100	100	100	**100**	**100**

principales, une augmentation de 2 °/₀ et, par contre, pour les lignes secondaires, une diminution de 4,8 °/₀ environ. De plus, la circulation est surtout active dans la région du Nord qui n'est desservie que par des canaux ou des rivières canalisées, en sorte que, pour chacune des sections de la ligne Paris à la frontière belge, le tonnage kilométrique est de 3.000.000 à 3.870.000 tonnes kilométriques pour l'année ou, en chiffres ronds, de 10.000 tonnes kilométriques par jour : pour la section de l'Escaut entre Cambrai et Etrun, le tonnage kilométrique annuel s'élève même à 4.023.214 tonnes.

Le trafic total de chaque voie navigable se compose des marchandises embarquées, débarquées ou transitant, et l'intensité du trafic est représentée par le tonnage ramené au parcours d'un kilomètre et par l'indication du nombre des bateaux chargés :

Pendant les années :

1894.	1897.	1898.
196	197	198

Sur les voies navigables on en compte :

65 { 27 rivières, 38 canaux	68 { 31 rivières, 37 canaux	68 { 31 rivières, 37 canaux

ayant donné naissance à un trafic d'un tonnage effectif supérieur à 100.000 tonnes, les embarquements qui ont été effectués représentent plus des :

89 °/₀	90 °/₀	90 °/₀

du poids total des marchandises embarquées.

Pour :

48 voies { 22 rivières, 26 canaux	53 voies { 25 rivières, 28 canaux	55 voies { 25 rivières, 30 canaux

les arrivages ont dépassé 100.000 tonnes.

Enfin :

46 voies { 21 rivières, 25 canaux	46 voies { 21 rivières, 25 canaux	49 voies { 22 rivières, 27 canaux

ont donné passage à un transit supérieur à ce même chiffre.

Les tableaux ci-après indiquent la fréquentation des voies navigables pendant les années 1894, 1897, 1898.

1° *Au point de vue du tonnage absolu.*

	1894	1897	1898
Tonnage absolu supérieur à :			
— 100.000 tonnes.	91 { 41 rivières / 50 canaux	91 { 39 rivières / 52 canaux	93 { 42 rivières / 51 canaux
— 500.000 —	52	55	58
— 1.000.000 —	28	31	33
— 2.000.000 —	13	16	16
— 3.000.000 —	11	13	15
— 4.000.000 —	6	7	8
— 5.000.000 —	3 (1)	4 (2)	5 (3)

2° *Au point de vue du tonnage moyen.*

	1894	1897	1898
Voies dont le tonnage a dépassé 100.000 tonnes...............	74 { 31 rivières / 43 canaux	77 { 32 rivières / 45 canaux	79 { 34 rivières / 45 canaux
Voies dont le tonnage est entre 1 et 2 millions de tonnes.....	11	13	13
Voies dont le tonnage est entre 2 et 3 millions de tonnes.....	7	2	1
Voies dont le tonnage est entre 3 et 4 millions de tonnes.....	3	7	7
Voies dont le tonnage est supérieur à 4 millions de tonnes..	1 (4)	3 (5)	4 (6)

1. Seine, traversée de Paris............................ 5.050.744
Canal de Saint-Quentin............................ 5.296.527
Canal de la Deûle............................ 5.151.576
2. Seine, traversée de Paris............................ 6.162.263
Canal de Saint-Quentin............................ 5.939.477
Canal latéral à l'Oise............................ 5.021.152
Seine (partie amont)............................ 5.009.032
3. Seine (traversée de Paris)............................ 7.315.134
Seine, partie amont............................ 6.228.407
Canal de Saint-Quentin............................ 6.094.525
Canal de la Deûle... .... 5.185.725
Canal latéral à l'Orne............................ 5.094 924
4. Escaut (de Cambrai à Etrun).
5. Escaut (de Cambrai à Etrun) — Seine (de la Briche à l'Oise) — Canal de Saint-Quentin.
6. Escaut (de Cambrai à Etrun) — Seine (de la Briche à l'Oise) — Canal de Saint-Quentin — Seine (traversée de Paris).

3° *Au point de vue de la circulation des bateaux.*

	1894	1897	1898
Voies ayant donné passage à plus de — 4.000 bateaux chargés.	55 { 24 rivières / 31 canaux	57 { 24 rivières / 33 canaux	58 { 26 rivières / 32 canaux
— de 4 à 5.000 —	10	15	7
— 5 à 6.000 —	5	4	8
— 6 à 7.000 —	7	4	4
— 7 à 8.000 —	4	10	8
— 8 à 9.000 —	8	3	3
— 9 à 10.000 —	1	4	4
— 10 à 11.000 —	5	2	2
— 11 à 12.000 —	2	2	2
— 12 à 13.000 —	1	1	2
— 13 à 14.000 —	1	1	5
— 14 à 15.000 —	1	3	1
— 15 à 16.000 —	5	1	2
— 16 à 17.000 —	1	2	2
— de plus de 20.000 —	4	5	5

Sur les voies navigables des régions Nord, Nord-Est et du Centre, offrant toutes à la batellerie les mêmes conditions de navigabilité et favorisant particulièrement les transports à grande distance, le chargement moyen d'un bateau a varié en :

1894	1897	1898
150 à 260 tonnes	**150** à **265** tonnes	**150** à **265** tonnes

Ce chargement moyen a varié de :

50 à 100 tonnes	**60** à **110** tonnes	**60** à **110** tonnes

sur les voies du bassin de la Loire et de la région de l'Ouest et s'est abaissé entre :

30 et 60 tonnes	**30** et **50** tonnes	**30** et **50** tonnes

dans le Midi, sur les voies des bassins de la Garonne et de l'Adour.

Sur les lignes secondaires, le chargement moyen est même descendu beaucoup plus bas :

Sur la Sèvre, 4.668 bateaux ont transporté en moyenne 6 tonnes seulement : sur la Vendée, on a pu compter, en 1894, 4.271 bateaux dont le chargement moyen est d'une tonne seulement : en 1897, 5.947, et en 1898, 5.073.

Nous avons réuni dans les tableaux des pages 824, 825 et 826 ces divers renseignements pour celles des voies navigables dont le tonnage absolu du trafic total (embarquements, débarquements et transit réunis) s'élève à plus d'un million de tonnes.

Trafic, en 1894, des voies de navigation françaises les plus fréquentées.

DÉSIGNATION DES COURS D'EAU	TONNAGE EFFECTIF				BATEAUX	TONNAGE MOYEN
	Total	Embarquements	Arrivages	Transit	CHARGÉS	ramené à la longueur totale de la voie
EN MILLIERS DE TONNES.						
1° *Rivières.*						
Seine (traversée de Paris)........	5.051	1.042	2.403	1.605	24.660	2.928
Seine (amont)....................	4.174	1.577	1.020	1.576	22.043	2.386
— de la Briche à l'Oise........	3.872	129	228	3.515	16.679	3.678
— de Paris à la Briche.........	3.330	71	771	2.488	16.413	2.888
— confluent de l'Oise à Rouen..	1.619	969	406	244	8.134	1.430
— Montereau à la limite du département de Seine-et-Marne....	1.537	289	106	1.142	11 264	1.132
Escaut (de Cambrai à Etrun)......	4.084	»	»	3.939	16.018	4.023
— (d'Etrun à Condé)..........	1.928	743	639	546	8.131	1.086
Scarpe (dérivation)................	3.126	177	98	2.851	12.583	3.033
Oise canalisée....................	3.118	318	164	2.636	11.982	2.789
Aa..............................	1.935	173	113	1.649	14.979	1.155
2° *Canaux.*						
Saint-Quentin.....................	5.296	318	679	4.299	20.471	3.871
Haute-Deûle......................	5.152	1.455	815	2.882	23.058	2.014
Latéral à l'Oise..................	4.324	»	»	4.171	16.437	2.977
Aire et embranchements..........	3.165	1.698	221	1.246	15.259	1.992
Sensée...........................	2.932	»	»	2.805	11.825	2.859
Marne au Rhin....................	2.867	1.104	1.000	763	13.789	1.177
Latéral à l'Aisne.................	1.854	122	54	1.678	8.215	825
Canal de Neuffossé	1.819	148	87	1.584	11.180	1.717
Aisne à la Marne.................	1.581	106	336	1.140	6.863	1.312
Saint-Denis.......................	1.713	203	1.450	60	7.279	1.348
Latéral à la Marne................	1.542	»	»	1.384	6.698	1.084
Oise à l'Aisne....................	1.464	»	»	1 385	5.765	1.412
Est (Nord)........................	1.315	941	336	38	6.398	695
Latéral à la Loire................	1.254	254	247	753	16.815	616
Du Centre........................	1.185	844	302	39	11.306	473
Bourbourg........................	1.108	610	488	10	7.857	992
Saint-Martin.....................	1.000	263	611	126	6.862	528

Trafic, en 1897, des voies de navigation françaises les plus fréquentées.

DÉSIGNATION DES COURS D'EAU	TONNAGE EFFECTIF				BATEAUX CHARGÉS	TONNAGE MOYEN ramené à la longueur totale de la voie
	Total	Embarquements	Arrivages	Transit		
	EN MILLIERS DE TONNES.					
1° Rivières.						
Seine, traversée de Paris	6.162	1.345	2.843	1.974	27.820	3.593
Seine (amont)	5.009	1.810	1.391	1.808	23.781	2.633
Escaut (de Cambrai à Etrun)	4.692	—	146	4.464	18.134	4.604
Seine (de la Briche à l'Oise)	4.448	163	292	3.994	18.290	3.594
Seine (de Paris à la Briche)	3.942	102	1.035	2.806	16.295	3 356
Oise canalisée	3.547	256	175	3.115	13.284	3.185
Scarpe (dérivation)	3.350	—	—	3.297	13.152	3.325
Seine (d'Etrun à Condé)	2.116	778	529	507	8.800	1.153
Aa	2.016	165	101	1.751	14.971	1.319
Seine (confluent de l'Oise à Rouen)	1.799	1.062	440	297	8.441	1.546
Garonne-Castets (au confluent de la Dordogne)	1.706	1.083	620	—	38.315	644
Seine-Montereau à la limite de Seine-et-Marne	1.636	250	140	1.241	11.537	1.20:
2° Canaux.						
Saint-Quentin	5.939	379	668	4.912	22.834	4.451
Latéral à l'Oise	5.021	—	—	4.872	20.012	3.397
Haute-Deûle (fort de Scarpe à Bauvin)	4.977	1.477	273	3.227	18.829	3.171
Aire et embranchements	3.630	2.023	275	1.332	16.711	2.210
Sensée	3.445	—	—	3.302	13.611	3.363
Marne au Rhin	3.111	1.062	1.183	867	13.265	1.373
Latéral à l'Aisne	2.284	154	—	2.065	9.536	1.043
Latéral à la Marne	1.927	116	—	1.730	7.972	1 371
Aisne à la Marne	1.904	—	342	1.472	7.969	1.635
Neuffossé	1.884	190	—	1.612	11.159	1.766
Saint-Denis	1.797	190	1.511	—	7.686	1.378
Oise à l'Aisne	1.779	—	—	1.683	6.919	1.718
Haute-Deûle (Bauvin à Marquette)	1.689	136	—	959	8.876	1.175
Latéral à la Loire	1.423	135	300	768	17.823	647
Est (Nord)	1.418	1.034	357	—	6.306	776
Centre	1.303	956	300	—	12 171	520
Bourbourg	1.257	646	600	—	9.491	1.122
Saint-Martin	1.092	294	654	—	7.391	580
Lens	1.063	1.025	—	—	4.100	531

Trafic, en 1898, des voies de navigation françaises les plus fréquentées.

DÉSIGNATION DES COURS D'EAU	TONNAGE EFFECTIF				BATEAUX	TONNAGE MOYEN ramené à la longueur totale de la voie
	Total	Embarquements	Arrivages	Transit	CHARGÉS	
			EN MILLIERS DE TONNES.			
			1° Rivières.			
Seine (traversée de Paris).........	7.315	1.889	3.390	2.036	32.569	4.223
Seine (amont).....................	6.228	2.305	2.015	1.908	29.185	3.148
Escaut (de Cambrai à Etrun)......	4.865	—	136	4.643	18.796	4.771
Seine (de la Briche à l'Oise).......	4.668	147	273	4.247	16.658	4.427
Seine (de Paris à la Briche).......	4.182	108	1.047	3.026	17.262	3.583
Oise canalisée........................	3.639	260	174	3.204	13.840	3.290
Scarpe (dérivation)...............	3.533	—	—	3.497	13.683	3.510
Escault (d'Etrun à Condé).........	2.093	720	851	521	8.852	1.167
Aa................................	2.034	148	115	1.770	13.904	1.386
Seine (confluent de l'Oise à Rouen).	1.918	1.550	389	379	9.101	1.676
Garonne-Castets (au confluent de la Dordogne)..................	1.703	1.113	558	—	40.921	687
Seine (Montereau à la limite de Seine-et-Marne)................	1.696	275	116	1.304	11.404	1.233
Marne canalisée..................	1.023	401	316	305	5.056	462
			2° Canaux.			
Saint-Quentin....................	6.094	342	685	5.067	23.456	4.636
Haute-Deûle (fort de Scarpe à Bauvin).........................	5.185	1.588	306	3.290	20.605	3.239
Latéral à l'Oise.................	5.094	—	—	4.940	19.277	3.479
Aire et embranchement...........	3.679	1.992	329	1.356	16.707	2.415
Sensée..........................	3.541	—	—	3.391	14.073	3.457
Marne au Rhin..................	3.093	1.158	1.105	829	13.503	1.324
Latéral à l'Aisne.................	2.264	150	—	249	9.539	1.059
Neuffossé........................	1.988	122	—	1.720	11 412	1.864
Latéral à la Marne...............	1.907	165	—	1.686	7.965	1.363
Saint-Denis......................	1.850	—	1.591	—	7.833	1.416
Aisne à la Marne................	1.816	—	343	1.395	7.646	1.559
Oise à l'Aisne	1.788	142	—	1.088	7.050	1.717
Haute-Deûle (Bauvin à Marquette).	1 707	383	604	961	8 577	1.178
Latéral à la Loire...............	1.505	806	336	781	17.529	674
Bourbourg.......	1.468	1.087	646	—	10.945	1.339
Est (Nord).............	1.456	1.008	319	—	6.371	772
Centre et embranchements........	1.393	1.008	346	—	12.624	512
Lens.............................	1.106	1.059	—	—	4.214	577
Loing............................	1.047	304	123	620	7.567	833
Saint-Martin.....................	1.024	289	623	111	6.829	512

Alors que, sur 21 lignes de chemins de fer seulement, le trafic, en 1893, a dépassé 1 million de tonnes kilométriques (Voir page 793), le tableau de la page 824 montre que ce même chiffre est atteint sur 22 voies navigables et que le trafic de 9 de ces voies est supérieur aux plus forts trafics sur les chemins de fer : Creil, Saint-Quentin, la frontière, 2.100.000 tonnes kilométriques; Lyon, Avignon, Marseille, 2.200.000 tonnes kilométriques; Amiens à la frontière, 2.500.000 tonnes kilométriques.

Nous ajouterons, pour mieux montrer la dépendance des groupes présentés dans les tableaux des pages 816 et 820, que le trafic (embarquements, arrivages et transit réunis) et le tonnage effectif se sont élevés en 1894, 1897 et 1898, comme l'indique le tableau suivant :

	1894		1897		1898	
	TONNAGE effectif	TONNAGE ramené à la longueur de la voie	TONNAGE effectif	TONNAGE ramené à la longueur de la voie	TONNAGE effectif	TONNAGE ramené à la longueur de la voie
Sur l'Yonne :						
La Roche-à-Montereau	401.915	342.458	452.766	376.550	449.897	896.131
Le canal de Bourgogne	519.361	180.908	549.828	197.737	551.515	214.389
Sur la Saône :						
Corre à Saint-Jean-de-Losnes	389.108	236.388	396.560	240.038	470.231	278.696
Saint-Jean-de-Losnes à Lyon (La Mulatière)	740.856	333.345	849.961	341.261	901.665	384.202
Traversée de Lyon	481.055	239.655	512.071	243.506	623.184	292.182
Sur le Rhône :						
Lyon à Arles	500.660	218.598	598.020	226.961	568.607	267.291
Arles à la mer	216.401	163.879	266.042	193.729	307.080	213.729
Canal de la Haute-Marne (Ligne principale)	741.097	334.695	772.019	435.864	747.298	333.921

Par ce tableau on peut se rendre compte de ce qu'est, dès maintenant, l'importance d'une voie de navigation telle que celle qui relie la Manche à la Méditerranée, et l'on voit en même temps que les canaux français, malgré les critiques dont les dimensions de leurs écluses et la construction des bateaux ont été l'objet, remplissent d'une manière plus que satisfaisante et, après l'achèvement des améliorations projetées, ils rempliront mieux encore leur rôle qui consiste à offrir des voies de jonction au réseau de navigation disséminé sur la plus grande partie du pays.

Les dépenses faites de 1814 à 1887 pour travaux extraordinaires de construction et d'amélioration concernant les rivières et canaux de la France se sont élevées [1] :

	Francs.
Pour les fleuves et rivières, à	566.342.068
Pour les canaux, à	763.392.953
ENSEMBLE	1.329.735.021

1. D'après la *Statistique de la navigation intérieure* (*Documents historiques et statistiques*) pour l'année 1888.

Si l'on y ajoute les 75 millions de francs affectés aux voies navigables sous le premier Empire, et 116.000.000 francs, évaluation des dépenses faites sous l'ancienne monarchie, on arrive à la somme totale de 1.520.700.000 francs, ce qui met, pour 12.628 kilomères de rivières et canaux (longueur à la fin de 1887), la moyenne de la dépense par kilomètre de voies navigables à 120.426 francs, et cette même moyenne peut être évaluée, en chiffres ronds, à 74.000 francs pour les rivières et à 156.000 francs pour les canaux. Toutefois, les dépenses totales indiquées par la *Statistique* ne comprennent que celles régulièrement constatées et restent, par là même, de 100 millions en chiffres ronds en deçà du chiffre véritable.

D'après nos calculs, les frais d'établissement du réseau navigable se répartissent ainsi entre les diverses périodes :

Dépenses de premier établissement du réseau de navigation intérieure en France[1].

		Francs.
Jusqu'à l'apparition des chemins de fer	Jusqu'en 1800	116.000.000
	1800 à 1814	75.000.000
	1814 à 1830	194.200.000
	TOTAL jusqu'en 1830	385.200.000
Depuis la création des chemins de fer	1831 à 1848	341.200.000
	1849 à 1851	37.800.000
	1852 à 1870	238.800.000
	1871 à 1878	127.600.000
	1879 à 1889	477.900.000
	1890 à 1895	90.000.000
	TOTAL depuis 1830	1.313.300.000
TOTAL GÉNÉRAL jusqu'à la fin de 1895		1.698.500.000

La part de l'Etat dans les frais de construction et d'amélioration concernant le réseau actuel des voies navigables peut être évaluée ainsi :

Dépenses de l'Etat de 1814 à 1889.

Evaluation de la commission du budget de 1890.	1.372.600.000
Dépenses de l'Etat de 1890 à 1895	90.000.000
A ajouter : Les dépenses faites sous le premier Empire	75.000.000
Et les dépenses de rachat	86.500.000
Ce qui fait ressortir le total des dépenses de l'Etat.	1.624.100.000 [2]

1. On ne doit pas, bien évidemment, tenir compte ici des 86 millions dépensés par l'Etat pour le rachat des canaux ; il faut, au contraire, retrancher des sommes indiquées plus haut leurs dépenses de premier établissement ; mais celles-ci nous sont inconnues.

Notre évaluation concorde entièrement avec d'autres évaluations compétentes. M. Leygue (*Chemins de fer*, p. 160) évalue ces dépenses pour la fin de 1888 à 1.600.000.000 fr. ; et M. Beaurin-Gressier (*Dictionnaire des Finances*, II, p. 646) les évalue à 1.500.000.000 francs.

2. Il est intéressant de placer, à côté du tableau qui précède, les sommes que l'Etat a, en outre, dépensées, pendant chacune des périodes considérées, de 1804 à 1889, exception

Le montant total des frais de construction et d'entretien des voies navigables, qui s'élevait, à la fin de 1894, à 1.698.500.000 francs pour une longueur de voies fréquentées de 12.791 kilomètres, fait ressortir à 132.800 fr. la dépense moyenne par kilomètre, alors que M. Leygue a, pour le réseau des voies fréquentées, à la fin de 1888 (12.499 kilomètres), trouvé une moyenne de 130.000 francs en chiffres ronds. La dépense kilométrique doit naturellement s'élever d'année en année, puisque l'étendue du réseau n'augmente plus. En particulier, M. Leygue (*loc. cit.*) évalue, pour la fin de l'année 1888, les dépenses afférentes aux rivières (7.743 kilomètres) à 600.000.000 francs, et celles afférentes aux canaux (4.756 kilomètres) à 1 milliard, ce qui fait ressortir une dépense moyenne en chiffres ronds de 77.400 francs pour les premières et de 200.000 francs pour les derniers. Si l'on ajoute aux évaluations de M. Leygue, les dépenses faites pour les rivières et les canaux de 1884 à 1895, on trouve, comme charges totales à la fin de l'année 1895, 634.000.000 francs pour les rivières et 1.065.000.000 francs pour les canaux ; la dépense kilométrique moyenne, calculée d'après les longueurs du réseau en 1888, ressort à 81.800 (rivières) et 225.300 (canaux). Calculée, au contraire, d'après la longueur des voies fréquentées en 1894, cette dépense s'élève à 84.800 pour les rivières et à 222.900 francs seulement pour les canaux; la dépense moyenne par kilomètre de voie navigable (rivière ou canal) ressort à 138.600 francs, chiffre que nous avons indiqué ci-dessus.

Ces chiffres varient d'une manière appréciable d'après la répartition des voies navigables entre les rivières et les canaux et d'après la différence des longueurs fréquentées chaque année, longueurs qui dépendent de bien des circonstances : influences climatériques, chômages des voies navigables causé par les glaces, les inondations, les travaux d'asséchement, etc.

Il est certain toutefois que, jusqu'à ce jour, la dépense kilométrique du réseau navigable oscille entre 133.000 et 138.000 francs, dont la plus grande partie est supportée par l'Etat.

faite pour les chemins de fer, pour les constructions de routes nationales, ponts et ports, ainsi que pour des phares, l'établissement de balises, afin de se rendre compte de quelle manière l'Etat a pris soin des moyens de transports et par là du bien-être des citoyens. D'après le tableau inscrit au rapport du budget des Travaux publics de 1891, page 9 :

	ROUTES NATIONALES ET PONTS.	PORTS MARITIMES PHARES ET CANAUX.	ENSEMBLE.
	Francs.	Francs.	Francs.
1814-1830	67.645.000	23.558.286	91.203.286
1831-1847	203.471.000	122.498.983	325.969.983
1848-1851	294.769.000	28.990.094	552.641.435
1852-1870		228.882.341	
1871-1878	43.776.000	113.483.947	157.259.947
1879-1880	83.847.040	384.904.747	468.751.787
TOTAUX.........	693.508.040	902.318.398	1.595.826.438

Ce total, en y ajoutant les 4.700.000.000, représentant la part de l'Etat dans la dépense des chemins de fer, les 1.624.100.000 des rivières et des canaux, indique l'ensemble des efforts faits depuis 1814 par l'Etat pour faciliter les transports, et on peut en arrêter le montant au chiffre global de 8 *milliards*.

Il est bon de le signaler de suite, car c'est à cette charge qu'il faut attribuer le chiffre élevé de la Dette publique en France.

Il faut, en outre, tenir compte des frais d'entretien comprenant les grosses réparations, qui doivent croître d'année en année, avec chaque élargissement d'un canal (la longueur du réseau n'en étant en rien modifiée).

ANNÉES	RIVIÈRES	CANAUX	ENSEMBLE
1887	4.753.945	4.727.500	9.501.195
1892	5.199.900	5.559.300	10.759.200
1893	5.185.000	5.524.200	10.709.200
1894	5.585.000	5.624.200	11.209.200
1895	5.583.000	5.622.700	11.205.700
1896	5.577.000	5.577.000	11.154.000
1897	5.945.000	5.655.000	11.600.000
1898	5.945.000	5.655.000	11.600.000
1899	6.100.000	6.150.000	12.250.000
1900	6.100.000	6.150.000	12.250.000

Il convient d'en déduire certaines recettes accessoires et les profits divers que l'Etat tire de la navigation intérieure, profits que l'on peut évaluer à 2.000.000 de francs.

Mais, par contre, les dépenses ainsi réduites doivent être majorées de 10 % pour frais d'administration centrale.

M. Leygue, après avoir fait cette déduction et cette majoration, obtient 1.010 francs pour montant des dépenses d'entretien par kilomètre pour les canaux, 430 francs pour les rivières et 620 francs par kilomètre de voie navigable.

Antérieurement à 1880 et en exécution de la loi du 30 floréal an X (20 mai 1802), il était perçu sur tous les fleuves, rivières et canaux, un droit de navigation intérieure dont les produits venaient en atténuation des dépenses faites par l'Etat pour le réseau des voies navigables. Ce droit de navigation avait primitivement, ainsi que nous l'avons vu plus haut, le caractère d'un péage, c'est-à-dire que son produit était exclusivement affecté à couvrir les dépenses d'entretien ou d'amélioration de la voie navigable sur laquelle avait été effectuée la perception. Pour les canaux concédés et pour les canaux soumissionnés en 1821-1822, le produit de la taxe était affecté au service des intérêts et à l'amortissement des capitaux dépensés pour leur construction.

Ces taxes présentaient, pour les diverses voies navigables, une grande variété; pour les canaux concédés, elles étaient liées dans les actes de concession aux tarifs maxima; pour les canaux soumissionnés, quoique ceux-ci fussent la propriété de l'Etat, les taxes étaient insérées dans les clauses de l'emprunt et calculées d'après le nombre et la valeur des actions de jouissance; enfin, sur les autres voies navigables, construites par l'Etat sur ses propres ressources, les tarifs, établis par des règlements rendus en exécution de la loi de floréal an X, présentaient une grande diversité.

La loi du 9 juillet 1836 simplifia et unifia ces derniers tarifs ; elle ne pouvait s'appliquer aux canaux concédés ou soumissionnés, parce que pour ceux-là la tarification avait été établie par les actes de concession et était soustraite ainsi à toute modification due à l'initiative de l'Etat.

Les marchandises étaient réparties par cette loi en deux classes, d'après leur valeur : pour chacune de ces classes, il y avait un tarif unique sur les canaux, alors que sur les rivières le tarif était différent pour la descente et pour la montée. Les droits étaient perçus par distance de 5 kilomètres et par tonne (d'après le volume pour les trains de flottage).

Voici le montant des droits établis par la loi de 1836 :

NATURE des MARCHANDISES	PAR TONNE ET PAR DISTANCE DE 5 KILOMÈTRES			OU PAR TONNE KILOMÉTRIQUE		
	FLEUVES ET RIVIÈRES		CANAUX	FLEUVES ET RIVIÈRES		CANAUX
	Descente	Remonte		Descente	Remonte	
	centimes	centimes	centimes	centimes	centimes	centimes
1re classe	2	2,5	10	4	5	2
2e classe (marchandises pondéreuses)	1	1,25	5	2	25	1

Le Gouvernement avait le droit de réduire ces tarifs par ordonnances royales rendues dans l'intervalle de deux sessions législatives, sauf ratification par les Chambres, dans leur propre session. Des réductions de tarifs furent ainsi consenties par l'ordonnance du 27 octobre 1837 et par les décrets des 4 novembre 1849, 29 juin 1853, 5 septembre 1858 et 9 février 1867.

Ce dernier décret, en même temps qu'il étendait les tarifs des canaux de l'Etat aux canaux rachetés, réduisait ces tarifs dans des proportions importantes. Il répartissait les voies navigables en deux catégories : 1° rivières et canaux assimilés aux rivières ; 2° canaux et rivières assimilées aux canaux ; il maintenait également la division des marchandises en deux classes, mais unifiait le tarif sur les rivières, en ne distinguant plus la descente et la montée. Voici le tableau des droits établis par le décret de 1867 pour la tonne kilométrique :

	RIVIÈRES	CANAUX
	centimes	centimes
Marchandises de 1re classe	2	5
Marchandises de 2e classe	1	2
Trains et radeaux par stère et par kilomètre	0,2	2

Sur les sections non navigables, le droit de flottage était réduit de moitié. Les droits de navigation étaient majorés du double décime ajouté aux contributions et aux taxes assimilées à ces impôts.

Depuis 1836, les droits de navigation avaient donc subi une notable réduction ; alors que le produit annuel de ces droits s'était élevé à 10 millions, leur rendement en 1869 était tombé à 4 millions et ne pouvait plus couvrir les dépenses d'entretien du réseau des voies navigables. En même temps, leur caractère s'était complètement modifié.

En 1836, la substitution du régime des taxes uniformes sans affectation spéciale au régime des taxes spécialisées, pour l'exécution des travaux d'amélioration du réseau des voies navigables, avait fait perdre aux droits de navigation leur caractère de péage et les avait transformés en véritables impôts de transport.

La différence, établie par la loi de 1835, entre les droits de navigation sur les rivières et sur les canaux n'était pas suffisante pour donner à ces droits le caractère de rémunération d'un service rendu. D'autre part, la répartition des marchandises en deux classes ne donnait pas à la taxe une flexibilité leur permettant de s'adapter aux exigences du trafic et des prix de transports, établis librement et sur des bases essentiellement différentes de celles des tarifs de chemins de fer; il en résulta des réclamations réitérées de la part de la batellerie et des armateurs. Ces réclamations devinrent plus vives encore lorsque la loi du 26 mars 1878 eut déchargé les chemins de fer de l'impôt de 5 $^0/_0$ qui pesait sur les transports des marchandises en petite vitesse; les intéressés purent, dès lors, tirer argument, à l'appui de leurs plaintes, de la situation difficile où se trouvait la batellerie par suite de la concurrence, alors facilitée, que lui faisaient les chemins de fer. Les projets qui préoccupaient alors le Gouvernement et inspiraient ses actes favorisèrent indirectement ces réclamations.

Le rachat par l'Etat des lignes des Compagnies secondaires en faillite, sous prétexte de maintenir dans les régions qu'elles desservaient la continuité des transports, mais en réalité à l'effet d'éviter des investigations trop sévères; — le *Grand Programme* qui témoignait d'un égal intérêt à l'égard de tous les moyens de transport : chemins de fer, routes, voies navigables, ports; — les dégrèvements importants d'impôts consentis vers l'année 1880; — l'allocation aux chemins de fer d'intérêt local d'une garantie d'intérêts (loi du 11 juin 1880), — toutes ces mesures étaient dictées par une même préoccupation : le désir de voir s'ouvrir une ère nouvelle de prospérité économique. Aussi, lors de la discussion du budget, en décembre 1879, la suppression des droits de navigation, proposée comme suite à l'abrogation de l'impôt de 5 $^0/_0$ sur la petite vitesse, trouva-t-elle à la Chambre un accueil favorable. Un article de la loi de finances du 21 décembre 1879 décida, malgré l'opposition du Ministre des Finances, la suppression, à dater du 1[er] octobre 1880, des droits de navigation. Une seconde loi, du 19 février 1880, avança cette date et ordonna de cesser immédiatement la perception des taxes.

Désormais, il n'y eut plus de *droit de navigation*, et les 11.500 kilomètres de voies navigables appartenant à l'Etat sont demeurés entièrement dégagés de toute entrave fiscale.

Depuis le commencement du siècle, la politique française pour les transports est constamment restée fidèle à ce principe, qu'il était du devoir

de l'État de travailler à la prospérité économique du pays et, par suite, d'assurer le développement de tous les moyens de transports, aussi bien des voies navigables que des chemins de fer et des routes. On comprend alors que la France, en même temps qu'elle se préparait, en suivant un vaste programme, à constituer définitivement son réseau de chemins de fer, soit parvenue ainsi à tirer tout le bénéfice de sa politique persévérante en matière de navigation intérieure.

La caractéristique de cette politique, c'est, tout d'abord, le développement ininterrompu, en France, des deux plus puissants moyens de transports de notre époque, sans qu'il y ait eu de brusque à-coup, sans que l'on ait eu à souffrir de l'impatience des uns ou de la mauvaise volonté des autres; c'est, ensuite, la concurrence des deux modes de transports qui, favorisée par la configuration du pays et le parallélisme fréquent des voies ferrées et des voies navigables, a existé dès l'apparition des chemins de fer et a permis au producteur, — comme au consommateur, — d'utiliser à son choix l'un ou l'autre de ces moyens de transports. Un autre caractère saillant de cette politique, en quelque sorte homogène, c'est qu'elle n'a jamais perdu de vue le but à atteindre : dégager les rivières et les canaux de toute entrave fiscale, sans précipitation, mais en préparant la suppression des anciens droits de navigation par des dégrèvements successifs.

Comme il peut être intéressant de donner un aperçu rapide des voies navigables en Allemagne, nous nous bornerons à résumer d'une façon succincte la situation de ces lignes[1].

D'après Kurs, les travaux de navigation, répartis par lui entre trois périodes correspondant à peu près à celles que nous avons signalées dans l'histoire des voies navigables en France, ont été effectués conformément au premier tableau de la page 834 :

1. Nous nous appuierons sur le travail fort approfondi de M. Kurs, *Karte der flossbaren und der schiffbaren Wasserstrassen des Deutschen Reiches. Nebst tabellarischen Nachrichten über dieselben* (Berlin, 1894).

Article *Kanäle* dans le premier supplément du *Handwörterbuch der Staatswissenschaften* (Iéna, 1895, p. 492).

Schiffahrtstrassen und ihre gegenwärtige wirtschaftliche und finanzielle ausnutzung, paru dans les *Jahrbücher fur Nationalökononie und statistik* (vol. X, 1895, p. 841).

Voir aussi Sympher, *Der Verkehr auf den deutschen Wasserstrassen in den Jahren, 1875 und* 1895 (Berlin, 1891).

Sympher, *Die abgaben auf deutschen Wasserstrassen* (Rapport à la question VII du Congrès de Navigation intérieure de Paris, 1892).

Todt, *Der Güterverkehr der deutschen Wasserstrassen*, dans les *Archiv. fur Eisenbahnwesen.*

C. Cohn, *Eisenbahnen Wasserstrassen und der preussische Staathaushalt*, dans les *Jahrbuch fur Gesetzgebung, Verwaltung und Volkwirtschaf* im *Deutschen Reich* (t. XVII, 1894, p. 1071).

G. Cohn, *Die Thätigkeit der preussischen Wasserbauverwaltung innerhalb der Jahre* 1880 *bis* 1890 dans le *Centralblatt der Bauverwaltung* (1890, p. 485).

Ulrich, *Staffeltarife und Wasserstrassen* (Berlin, 1894).

TRAVAUX DE NAVIGATION EXÉCUTÉS EN ALLEMAGNE	CANAUX	FLEUVES ET RIVIÈRES CANALISÉS	CANAUX MARITIMES	ENSEMBLE
1° Voies navigables intérieures :				
Avant 1836	454km,73	1.220km,77	179km,10	1.854km,60
1836 à 1870	397 ,64	392 ,40	89 ,38	879 ,42
1871 à 1894	234 ,25	581 ,20	145 ,97	961 ,42
Epoque indéterminée	144 ,90	883 ,70	160 ,30	1.188 ,90
Depuis 1871. Pays d'Empire	367 ,30	10 ,50	2 ,70	380 ,50
TOTAUX	1.598 ,82	3.088 ,57	577 ,45	5.264 ,84
2° Canaux de dessèchement :				
Avant 1836	194 ,20	5 ,00	—	199 ,20
1836 à 1870	9 ,86	—	—	9 ,86
1871 à 1894	242 ,32	2 ,43	—	244 ,75
Epoque indéterminée	122 ,71	21 ,80	—	144 ,51
TOTAUX	569 ,09	29 ,23	—	598 ,32
3° Chenaux	97 ,80	7 ,00	—	104 ,80
TOTAUX GÉNÉRAUX	2.265 ,71	3.124 ,80	577 ,45	5.967 ,96

M. Kurs a réparti entre les diverses périodes les travaux de navigation d'après l'époque d'achèvement des canaux, alors que, souvent, la durée de leur construction s'est étendue sur deux périodes. En répartissant les travaux de navigation d'après l'année où ils ont été entrepris, l'on se rend compte des efforts accomplis pendant chacune des périodes. C'est l'objet du tableau suivant où les périodes 1836-1870 et 1870-1894 ont été elles-mêmes subdivisées.

PÉRIODES	CANAUX PROPREMENT DITS	FLEUVES ET RIVIÈRES CANALISÉS	CANAUX MARITIMES	ENSEMBLE
		En kilomètres		
Avant 1836	539,29	1.305,27	179,10	2.023,66
1836 à 1847	214,98	64,70	73,08	352,76
1848 à 1859	36,70	104,00	—	140,70
1860 à 1870	94,90	234,70	25,50	355,10
1871 à 1877	78,52	79,60	29,57	187,69
1878 à 1894	122,23	406,10	107,20	635,53
Epoque indéterminée	144,90	883,70	160,30	1.188,90
Depuis 1871 sur les pays d'Empire	367,30	10,50	2,70	380,50
TOTAUX	1.598,82	3.088,57	577,45	5.264,84

En Allemagne, comme en France, on s'est toujours préoccupé des voies navigables, sauf peut-être pendant la période 1848 à 1859. On mit huit ans, de 1846 à 1853, pour construire le canal Vistule-Nogat, long seulement de 2km,07, et dix-huit ans, de 1844 à 1861, pour terminer les travaux exécutés à l'embouchure de la Masoure, sur une longueur de 6km,60, dont 1km,40 de bras de mer.

Ce qui caractérise le développement du réseau de navigation intérieure en Allemagne, c'est surtout que les grands projets, ayant pour but la jonction des différents bassins, appartiennent tous aux siècles passés, à l'exception toutefois du canal Louis, dont l'entreprise remonte à l'époque de l'apparition des chemins de fer.

Il faut en attribuer la cause bien plus au système hydrographique de l'Allemagne qu'à une raison politique. Elle possède de grands fleuves qui ne sont inférieurs, ni pour le débit, ni pour la navigabilité, à ceux de la France; quelques-uns même leur sont supérieurs. Mais ces fleuves ne rayonnent pas comme ceux de France; au contraire, sauf le Danube qui ne traverse l'Allemagne que dans la plus petite partie de son cours, ils coulent tous du sud au nord ou au nord-ouest, et relient à la mer les provinces du centre par des voies de communication toutes différentes.

Les bassins de l'ouest sont séparés par les lignes de partage des eaux déterminées par des montagnes qui, pendant longtemps, n'ont pas permis de songer à la jonction des fleuves par le moyen de canaux dans la Frise orientale; le canal Louis est resté le seul canal de jonction des deux grands bassins à l'ouest de l'Elbe. De plus, la division politique de l'Allemagne, particulièrement de l'Allemagne occidentale, et le grand nombre des Etats riverains ont rendu plus difficile la régularisation des cours d'eau.

La situation était toute différente à l'est. A la vérité, les grands fleuves de cette région sont plus sujets à l'encombrement par les glaces, aux crues et à l'ensablement[1]; mais, d'autre part, le nombre et le débit des rivières qui arrosent le territoire peu accidenté compris entre ces grands fleuves devaient rapidement faire reconnaître la possibilité de les relier par des canaux. Le commerce des villes hanséatiques avait d'abord profité de ces circonstances favorables en construisant, en 1390-1398, le canal de Steckenitz entre l'Elbe et la mer Baltique : à la fin du xve siècle, le canal de Kraffohl constituait une voie de jonction entre Thann sur la Haff et Könisberg et se raccordait ainsi avec les voies navigables de la Prusse orientale. C'était, en même temps, une nécessité politique pour la Prusse devenue plus puissante dans les pays frontières de l'est, surtout pour le Brandebourg, d'utiliser la situation hydrographique afin de créer des voies de communication entre les différentes régions.

Grâce à cette circonstance, la Vistule, l'Elbe et l'Oder furent reliés entre eux de bonne heure.

Les travaux exécutés, depuis, dans la région de l'Est ont été presque exclusivement consacrés à l'élargissement, à l'amélioration des voies navi-

1. Dans ses lettres de Turquie (48 *der Hirschfeldschen Ausgabe*), de Moltke raconte qu'il venait de voir les bateliers se frayer un chemin au moyen de bêches à travers l'Oder et l'Elbe.

gables existantes (des canaux de la Marche en particulier), à la jonction de réservoirs isolés (mers de Masoure) (canal de l'Elbe supérieur) et à la régularisation des cours d'eau naturels.

Les canalisations de rivières, surtout lorsqu'elles coulent dans des pays plats, ont pour objet d'offrir à la navigation des voies de jonction régulières et constamment accessibles; jusqu'à ces dix dernières années elles, laissaient beaucoup à désirer dans toutes les régions de l'Allemagne, d'autant plus que l'augmentation du tirant d'eau ne peut s'obtenir que graduellement et fort lentement.

L'insuffisance des anciens canaux, pour répondre aux nécessités du trafic, ainsi que l'absence de voies de jonction entre les bassins fluviaux de l'Ouest, a fait considérer en Allemagne les chemins de fer, dès leur apparition, comme le moyen de transport idéal pour les marchandises expédiées à de grandes distances. Comme les fleuves de la région Ouest de l'Allemagne ne pouvaient servir au trafic que dans une seule direction (la direction sud-nord), il en résultait que les chemins de fer étaient affranchis de toute concurrence pour le transport des marchandises de l'ouest à l'est, et *vice versa*, soit que les expéditeurs ne voulussent pas choisir la voie navigable, soit qu'ils ne pussent pas l'utiliser, à cause de la longueur du parcours, à la descente et à la remonte, ou à cause des transbordements nombreux.

L'inégalité des rôles respectifs des chemins de fer et des voies navigables se manifesta avec beaucoup plus d'intensité, en 1871, lorsque, sous l'influence de la contribution de guerre, l'esprit d'entreprise, dégénérant en spéculation affolée, n'eut qu'un but : construire de nouvelles voies ferrées.

Pour la première fois, au milieu de l'année 1877, on songea à établir de nouveaux canaux de jonction entre les différents fleuves, surtout à créer une voie navigable du Rhin à l'Elbe, et à relier celles déjà existantes dans l'Est.

Le mémoire sur les voies navigables en Prusse, *Denkschrift von Jahre* 1877, résumait les différents projets, examinait la possibilité de leur mise à exécution et évaluait les dépenses pour les canaux les plus importants (canal de la Meuse au Rhin, canal du Rhin, du Weser et de l'Elbe, canal de la Sprée à l'Elbe et canal de la Sprée à l'Oder), à 211 millions de marks, auxquels il fallait ajouter environ 33 millions pour les travaux d'amélioration de la Sprée en amont et en aval de Berlin.

Mais un grand canal ne peut rendre de services proportionnés aux dépenses d'établissement que s'il est accessible aux grands bateaux; et cette condition exige que ces mêmes bateaux puissent fréquenter les fleuves reliés entre eux par le canal; par suite, il fallait tout d'abord s'occuper de la régularisation et de l'amélioration des voies navigables existantes. Les mémoires des 3 novembre 1879, 27 octobre 1880, 21 et 30 janvier 1882, annexés aux projets de loi présentés au Landtag prussien, réglaient tout le programme des travaux dont la réalisation devait donner aux rivières et canaux de l'Allemagne une navigabilité jusqu'alors inconnue.

Dès le milieu de l'année 1877, les travaux de navigation furent poussés, en Allemagne, avec une grande activité : c'est ce que montrent bien les chiffres du second tableau de la page 834. Il fallait tout d'abord, comme en France, créer une voie de navigation intérieure traversant le pays d'une

frontière à l'autre. Aussi les crédits alloués pour les voies navigables s'élevèrent-ils, chaque année : ils passèrent de 16.448.000 marks pour l'exercice 1880-1881 à 21.749.000 marks pour l'exercice 1884-1885, puis ils tombèrent graduellement de ce chiffre à celui de 1.600.000 marks pour l'exercice 1889-1890.

Kurs résume le développement des voies navigables, à la fin de 1894, dans le tableau ci-dessous, où l'on n'a pas fait entrer en ligne de compte les canaux provisoirement abandonnés comme voies de navigation, non plus que ceux dont la reconstruction n'était que partiellement achevée :

Canaux, souterrains, aqueducs.

Canaux de jonction maritimes	1.460 km,32
Fleuves et rivières canalisés	2.921 ,07
Canalisations pour voies navigables	568 ,75
Voies navigables sans écluses	6.710 ,91
Canalisations pour rivières et fleuves	413 ,60
Ports et bassins	1.725 ,30
Ensemble	13.799 km,95

A ajouter :

Canaux de dessèchement	598 km,32
Chenaux	104 ,80

La *Reichs Statistik* indique, pour le réseau des voies navigables, une situation un peu différente à la fin de 1894.

Fleuves et cours d'eau	9.091 km,79
— canalisés	2.184 ,15
Canaux	2.237 ,64
Canal du Nord-Est	98 ,00
Ensemble	13.611 km,58
Dont : accessibles aux bateaux calant 1m,75	1.807 km,50
— — — 1m,50	2.851 ,93
— — — 1m,00	7.098 ,36
— — — 0m,75	599 ,40
— — moins de 0m,75	1.254 ,39

En ce qui concerne la longueur totale du réseau, et plus particulièrement sa décomposition en rivières et canaux, les chiffres ci-dessus varient (comme nous l'avons vu plus haut en étudiant le réseau français) suivant les différentes manières de voir et suivant les considérations que l'on fait valoir pour ranger certaines voies navigables dans telle ou telle catégorie. Au point de vue de la navigabilité, — et c'est le point le plus intéressant, — il n'y a, en Allemagne, que les 1.807 kilomètres de voies navigables (un peu plus de 13 % du réseau), permettant le passage aux bateaux calant 1m,75, qui soient comparables aux voies navigables constituant, en France, les *lignes principales* (dont le mouillage minimum est de 2 mètres); ces lignes avaient, en 1894, une longueur de 4.890 kilomètres, soit 40 % du réseau, ou 0km,911

par myriamètre carré et 1km,28 par 10.000 habitants. Ces 1.807 kilomètres se composaient, en dehors du canal reliant la mer du Nord à la mer Baltique [1] et de 145 kilomètres d'autres canaux proprement dits, de 1.493 kilomètres de fleuves sans ouvrages d'art et de 71km,5 de fleuves canalisés, et ne comprennent guère que le Rhin, l'Elbe, l'Oder (ces deux derniers fleuves sur une faible étendue de leur parcours navigable) et le cours inférieur de l'Ems, du Weser et de la Vistule. C'est seulement au point de vue du tirant d'eau que les voies navigables de la France sont supérieures à celles de l'Allemagne. A d'autres points de vue, elles se trouvent placées dans des conditions défavorables; les dimensions trop faibles d'un grand nombre d'écluses [2], en France, rendent impraticable, sur les canaux où elles sont établies, le passage des bateaux de fort tonnage que l'on construit maintenant; à ce point de vue particulier, on peut placer, sur le même rang que les *lignes principales* du réseau français, les voies navigables de l'Allemagne qui appartiennent aux deux premières catégories, c'est-à-dire qui donnent passage à des bateaux calant 1m,50. L'Allemagne se trouve alors dotée de 4.659km,4 de *lignes principales*, soit 0km,862 par kilomètre carré, 0km,89 par 10.000 habitants [3] et 34 0/0 du réseau.

En ce qui concerne les dépenses d'établissement du réseau des voies navigables en Allemagne, on ne trouve nulle part de renseignements aussi complets et aussi exacts que pour le réseau français.

D'après les documents publiés par le Ministère prussien pour le troisième Congrès international de navigation intérieure, Francfort-sur-le-Mein, 1888, et relatifs aux six fleuves : Niemen, Vistule, Oder, Elbe, Weser et Rhin, Sympher évalue ainsi les dépenses faites pour ces fleuves par la Prusse, la Saxe, le Anhalt et les Etats du Rhin :

	DÉPENSES DE CONSTRUCTION ET DE GROSSES RÉPARATIONS — Marks.	DÉPENSES D'ENTRETIEN — Marks.
De 1816 à 1875	120.000.000	63.000.000
De 1876 à 1885	69.000.000	36.000.000

Et les crédits votés depuis en Prusse :

De 1885-1886 à 1889-1890 (4)	46.100.000	39.900.000
De 1890-1891 à 1895-1896 (5)	39.400.000	58.800.000

1. Le canal Kaiser-Wilhem sert, en réalité, à la navigation maritime et n'entre pas en ligne de compte dans notre étude.

2. Sur les conditions posées en Allemagne pour les profils des canaux et les écluses, voir l'article de Kurs dans le 1er *Supplementbander Handwörterbuchs der staatswissenschaften*, page 501; il faut observer aussi que les chiffres relatifs aux canaux français sont des minima.

3. Kurs, *l. c.*, page 512, a calculé que les bateaux de 400 tonnes (bateaux calant 1m,50 et plus) n'ont accès en Allemagne que sur 2.274km,5 du réseau de navigation, mais que ceux de 300 tonnes ont accès sur 6.407km,7. Il met en opposition, avec ce dernier chiffre, 3.654 kilomètres de voies françaises de même navigabilité. Mais ses données ne concordent pas avec les renseignements fournis par les statistiques officielles en France. D'après ces statistiques, la navigabilité des rivières et canaux en France est incontestablement supérieure; toutes les *lignes principales* du réseau peuvent donner passage aux bateaux jaugeant 300 tonnes (Cf. page 590).

4. Voir *Thätigkeit der preussischen Wasserbauverwaltung* de 1880 à 1890 (*Centralblatt der Bauverwaltung*, 1890, pages 486, 487 et 488).

5. D'après les chiffres budgétaires.

Rigoureusement, l'addition des chiffres précédents n'est pas admissible. Mais si l'on considère comme à peu près égales les dépenses de la Saxe, de l'Anhalt et des Etats du Rhin jusqu'en 1885 et celles faites par la Prusse jusqu'à la même époque pour les autres voies navigables, on est conduit à évaluer à 275 millions de marks les dépenses du budget prussien pour les travaux extraordinaires de construction et d'amélioration de son réseau. C'est une somme très faible pour un réseau qui n'a pas moins de 8.700 kilomètres[1], et qui donne, pour montant de la dépense kilométrique moyenne, une somme inférieure à 32.000 marks. Mais, comme un certain nombre de constructions neuves de peu d'importance, ainsi que la régularisation de quelques petits cours d'eau, avaient été imputées sur les ressources du budget ordinaire de l'Etat, et comme ce fut seulement après 1880 que l'on établit une distinction exacte entre les travaux extraordinaires de construction et de réparations et les travaux d'entretien, on peut, à la rigueur, porter au compte des premiers la moitié des dépenses d'entretien, soit environ 95 millions. Même ainsi calculé, le total des dépenses extraordinaires, porté à 370 millions de marks, fait ressortir une dépense par kilomètre qui ne dépasse pas 42.000 marks pour les travaux extraordinaires de construction et de réparations, exécutés par la Prusse depuis cent ans.

Bien que nos observations ne puissent guère prétendre à l'exactitude rigoureuse, on peut, sans hésitation, en conclure que les sommes actuellement dépensées pour le réseau des voies navigables en Allemagne sont de beaucoup inférieures aux sommes qui ont été affectées au réseau français (même en faisant entrer en compte les travaux de construction de canaux exécutés dans les siècles antérieurs); mais il faut observer que les voies navigables en Allemagne, grâce à leur situation naturelle et grâce au degré de navigabilité qu'elles ont maintenant atteint, exigent une dépense moindre que les voies navigables en France.

Il nous reste à comparer les dépenses d'entretien pour les deux pays. — Alors que Sympher[2] admet pour chiffre moyen des dépenses annuelles d'entretien en Prusse, de 1876 à 1885, 3.600.000 marks et donne pour la période 1881-1890 une moyenne de 8.200.000 marks environ, ces mêmes dépenses se sont élevées dans le budget prussien :

A 6.800.000 marks	pour	l'exercice	1880-1881
A 7.300.000	—	—	1885-1886
A 8.900.000	—	—	1889-1890[3]

1. Kurs, dans son ouvrage (*Schiffahrstrassen im Deutschen Reich*, p. 678), présente ainsi la situation des voies navigables en Prusse, déduction faite des canaux de desséchement, chenaux et canaux privés :

Canaux, souterrains, etc.	801 km	,55
Rivières pourvues d'écluses	2.268	,07
Canalisations pour rivières	457	,85
Rivières non canalisées	5.044	,15
Canaux en achèvement	171	,45
	8.743 km	,07

2. Sympher, *Der Werkehr auf deutschen Wasserstrassen*, page 15.
3. *Thätigkeit der preussischen Wasserbauverwaltung*, page 486.

Au budget de 1892-1893, le montant des dépenses annuelles d'entretien fut porté, pour la première fois, à 10 millions de marks. Ce chiffre est resté sensiblement le même pour les deux exercices suivants ; mais, pour l'exercice 1895-1896, le crédit est de 10.800.000 marks, dont 10.200.000 marks pour les fleuves et rivières et 587.950 marks [1] pour les canaux. Ces sommes ne sont nullement inférieures aux dépenses d'entretien du réseau français ; mais le produit des droits de navigation vient en déduction de ces sommes.

En Allemagne, on a voulu également essayer de supprimer les droits de navigation [2]. Déjà l'acte général du Congrès de Vienne, du 9 juin 1815, qui s'occupait de la navigation intérieure dans ses articles 108 à 117, proposait d'établir des conventions pour arriver à unifier la réglementation et à diminuer autant que possible les taxes de navigation intérieure, en les remplaçant par des droits analogues à l'octroi français en vigueur sur le Rhin. Les deux conventions d'union douanière, du 22 mars 1833 et du 12 mai 1835, constituèrent un réel progrès, car la navigation sur le Rhin et ses affluents fut sinon affranchie de taxes, du moins fort dégrevée grâce à des tarifs particuliers [3] aux canaux ; la convention de 1835 interdisait déjà la perception de taxes supérieures au montant des « frais ordinaires d'établissement et d'entretien » ou, comme le prouve Kurs, au total des frais que l'on considère aujourd'hui comme des dépenses d'entretien. La convention douanière commerciale de la Confédération du Nord de l'Allemagne avec les Etats du Sud, du 8 juillet 1867, reproduisait ces dispositions et fixait en même temps un maximum [4] pour les taxes à percevoir éventuellement sur les fleuves en dehors de l'Union. La Convention douanière de 1865 avait déjà édicté un maximum pour les petits fleuves communs à plusieurs Etats (excepté le Rhin, le Weser, l'Elbe, le Danube et leurs affluents [5]).

Vers la même époque, la convention du 26 janvier 1856 avait abrogé les taxes de navigation sur le Weser ; les traités de paix conclus entre la Prusse, Bade et la Hesse édictaient, dès 1866, la suppression des droits en usage sur le Rhin.

En 1857 et pendant les années suivantes, la Prusse abolit aussi la taxe d'écluses sur la plupart de ses canaux. Enfin, l'article 54 de la Constitu-

1. D'après Sympher, l'ensemble des dépenses dans les Etats allemands pour les voies navigables (*Die Abgaben auf den deutschen Wasserstrassen*) (Paris 1892, page 21) s'est élevé en moyenne, pour la période 1881 à 1890, à :

	Marks.
Frais d'entretien et de perception	12.500.000
Dépenses extraordinaires	13.500.000
Total	26.000.000

. Voir Kurs, *Schifffahrtsstrassen im Deutschen Reich* (pages 683 et suivantes), où se trouvent reproduites les dispositions des conventions, et Sympher, *Die Abgaben auf deutschen Wasserstrassen* (Paris, 1892, pages 1 et suivantes).

3. Les postes de perception étaient au nombre de 32 sur la Meuse en 1816 et de 14 sur l'Elbe en 1858. Voir Van der Borght, *Das Verkehrswesen* (Leipzig, 1894, page 262).

4. Un quart de groschen par quintal et par mille, ce qui correspond à peu près à 6pfg,2 par tonne kilométrique.

5. Kurs fixe le maximum à 16 pfennig et demi par tonne et par kilomètre. L'article 15 de la convention, abolie par la Constitution de la Confédération de l'Allemagne du Nord, avait fixé le maximum à un quart de groschen par quintal et par mille.

tion impériale décida d'une manière générale que, sauf dans le cas d'arrangements particuliers, les droits de navigation sur les canaux étaient abolis et que le montant de ces droits ne devait pas dépasser les frais ordinaires d'entretien.

En Allemagne, les taxes de navigation ne sont pas entièrement supprimées ; comme en France autrefois, on peut les percevoir pour l'entretien des canaux. Néanmoins, les recettes ainsi encaissées en Prusse depuis 1878 ne s'élèvent qu'à un tiers des frais actuels d'entretien :

	Marks.
1885-1886	2.450.000
1889-1890	2.600.000
1890-1891	2.750.000
1891-1892	2.900.000
1892-1893	3.000.000
1893-1894	3.000.000
1894-1895	3.100.000
1895-1896	3.300.000

Malgré leur chiffre peu élevé, ces taxes n'en sont pas moins fort lourdes pour le trafic des marchandises transportées par masses entières à de grandes distances.

Sympher[1] a calculé que l'entretien et l'intérêt des frais de premier établissement d'un canal exigeaient la perception d'un droit total de $0^{pfg},972$ par tonne kilométrique ; en y comprenant la rémunération et le bénéfice du transporteur, la taxe sur canal revenait à $2^{pfg},096$ par tonne kilométrique, dans le cas de traction animale, et à $1^{pfg},752$ pour les transports à vapeur Cette taxe était donc de 40 % plus faible que la taxe moyenne par chemin de fer calculée sur les mêmes bases.

M. Leygue[2] s'est livré au même travail pour les canaux français. Il calcule d'abord ce que serait le péage, si les droits de navigation existaient encore ; il prend un taux d'emprunt de 4,15 % pour le capital de premier établissement. Etant donnés le montant kilométrique des frais de premier établissement[3], l'importance du trafic[4] en 1888, et les frais kilométriques

1. Voir Sympher, *Transportkosten auf Eisenbahnen und Kanälen* (Berlin, 1885), et l'article de Schlichting, *Binnerstrassen* dans le *Handwörter buch der Staatswissenschaften* (t. II, page 638), et Kurs, *Kanäle*, dans le *Supplément* (page 518).

2. M. Leygue, *Chemins de fer* (Paris, 1892, pages 161 et 167) ; ses calculs s'appuient sur les résultats de 1888.

(3). 1	LONGUEUR FRÉQUENTÉE 2	ÉVALUATION DES DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT Totale 3	Par kilomètre 4	DÉPENSES ANNUELLES d'entretien 5	TONNAGE MOYEN kilométrique 6
Fleuves et rivières.......	7.743	600.000.000	77.400	430	184.494
Canaux.................	4.756	1.000.000.000	200.000	1.010	368.195
TOTAL............	12.499	1.600.000.000	130.000	620	254.394

4. Voir la dernière colonne du tableau de la note 3.

d'entretien [1], il trouve, pour un péage hypothétique, les chiffres ci-dessous ;

0f,020 par tonne kilométrique sur les rivières
0f,025 — — sur les canaux
En moyenne : 0f,024 — sur l'ensemble du réseau

M. Leygue base le calcul du prix de revient du transport par bateau sur les chiffres du recensement de 1887, qui constate la présence sur les fleuves, rivières et canaux, de 16.400 bateaux de tonnage divers pouvant porter ensemble 2.753.600 tonnes, soit en moyenne 168 tonnes par bateau, et montés par 26.000 hommes. Les transports de l'exercice 1888 ont atteint 3.180.000 tonnes kilométriques. En prenant donc pour base du calcul des frais de création de cette flotte le prix d'une péniche flamande de 280 tonnes, soit 1.500 francs, la valeur du matériel de transport est donc :

$$\frac{2.753.000 \times 15.000}{288} = 150.000.000$$

Le prix de revient peut alors s'évaluer ainsi :

Intérêt et amortissement au taux de 6 %.	$\frac{0,06 \times 150.000.000}{3.180.000.000}$	= 0c,28
Entretien à raison de 2,5 %...........	$\frac{0,025 \times 150.000.000}{3.180.000.000}$	= 0c,12
Dépenses de personnel : 3 francs par jour et par homme.....................	$\frac{26.000 \times 360 \times 3}{3.180.000.000}$	= 0c,88
Frais de traction de 16.400 bateaux convertis en péniches flamandes : $16.400 \times \frac{168}{280} = 9.840$ péniches, à raison de 2 chevaux et d'un conducteur, comptés 10 francs par jour sur 235 jours de navigation utile............	$\frac{9.840 \times 2,35 \times 10}{3.180.000.000}$	= 0c,73
A ajouter pour dépenses non qualifiées.................		= 0c,19
Prix moyen de la tonne................		= 2c,20

(1).	RIVIÈRES	CANAUX	ENSEMBLE
	francs	francs	francs
Dépenses d'entretien................................	4.753.945	4.747.250	9.501.195
A déduire : profits tirés par l'État..............	1.349.296	1.084.655	2.433.951
Reste........................	3.404.649	3.662.595	7.067.244
A ajouter : frais d'administration centrale..........	345.351	367.405	712.756
Total.........................	3.750.000	4.030.000	7.780.000
A répartir sur..................................	8.706 kilom.	3.922 kilom.	12.628 kilom.
Soit par kilomètre..............................	430 francs	1.010 francs	620 francs

En ajoutant à ces 0 fr. 022 la taxe supposée de navigation 0 fr. 025, on arrive au total de 0 fr. 047, qui donne un prix sensiblement égal aux 2pfg,096 calculés par Sympher pour l'exploitation de la navigation sur les canaux allemands à traction animale.

En réalité, en France, les frais sont de 0 fr. 022, soit 1pfg,76. Mais, ces calculs du prix de revient, en tenant compte de la dépense d'établissement et des frais d'entretien des canaux, sont fictifs; en Allemagne, on prélève des taxes sur les canaux, rien que pour leur entretien et, en France, par principe, on n'en perçoit point sur les canaux de l'Etat[1]; de plus, en Allemagne, la franchise sur les rivières, de même que les taxes de navigation sur les canaux font varier sensiblement le prix de revient du transport, selon que le parcours par rivières a été plus ou moins étendu.

Ce qui a une importance matérielle plus considérable, c'est le salaire net du batelier, calculé en ne tenant pas compte de l'intérêt et de l'amortissement des frais nécessités par le canal; en France, d'après M. Leygue, il ressort à 0 fr. 022 et, en Allemagne, d'après Sympher, à 1pfg,124; ce salaire moyen, en France, résulte de données statistiques; en Allemagne, il est absolument fictif.

M. de Foville[2] dit que le transport par eau d'une tonne kilométrique coûtait, en moyenne : au temps de *Louis-Philippe*, 0 fr. 05 à 0 fr. 03; dans les premières années du second Empire, 0 fr. 02; vers la fin de l'Empire, 0 fr. 015; et qu'il a été, en 1889, de 0 fr. 01 environ.

Cette diminution de taxe paraît reposer sur des appréciations un peu trop optimistes; car, pour obtenir des tarifs très bas, il faut adopter des bateaux d'un plus fort tonnage, ou parcourir des distances plus longues, ou accroître la vitesse par des moteurs mécaniques. Mais il n'y a pas longtemps qu'on a augmenté le tonnage ou étendu le parcours; il n'y a pas longtemps que la navigation à vapeur s'est généralisée; aussi semble-t-il impossible que, dans les dernières années du second Empire, le prix moyen par tonne kilométrique ait pu tomber à 0 fr. 015, étant donné surtout que les droits de navigation étaient encore en vigueur. Cette assertion est réfutée directement par M. Krantz dans son rapport sur l'enquête de 1872. Il affirme que le prix

1. Sur les 771 kilomètres de canaux concédés, on perçoit encore, il est vrai, des taxes qui varient de 0f,04 à 0f,10.

La suppression des taxes de navigation sur les canaux de l'Etat apparaît, à bien des esprits, comme de nature à concurrencer les chemins de fer, et des pétitions furent lancées pour demander le rétablissement des taxes de navigation; mais la Chambre des députés repoussa ces propositions par 481 voix contre 47. Partant d'un tout autre point de vue, un projet de loi du 15 juillet 1890 fut déposé à l'effet de rétablir certains péages pendant des périodes déterminées sur certains canaux et pour affecter le produit de l'achèvement plus rapide des travaux du *Programme Freycinet*.

Dans ce but on songeait, comme autrefois, à créer des syndicats qui feraient l'avance du capital de construction et qui, pour retirer l'intérêt de l'amortissement de leurs avances, seraient autorisés à percevoir des taxes; on créerait des Chambres de navigation chargées de répartir les frais entre les intéressés, de faire le service financier et d'amortir les capitaux au moyen des taxes à percevoir sur certains canaux. On supprimerait ces droits de navigation après remboursement des frais de premier établissement et après constitution d'un fonds de renouvellement et d'entretien. On créerait trois sortes de taxes :

1° Taxe pour parcourir certaines voies navigables;
2° Taxe pour l'usage spécial de certaines parties du canal;
3° Taxe de péage.

2. *Dictionnaire d'économie politique* (Paris, 1892, II, page 1061).

minimum, celui du charbon, s'élevait à 0 fr. 0193, y compris 0 fr. 0033 de droit de navigation.

A la même époque, M. Lucas, dans son étude sur les moyens de communication en France, rédigée en vue de l'Exposition universelle de Vienne (1873), a examiné très exactement la question des prix de transport par eau. D'après lui, il fallait tabler sur un maximum de 0 fr. 04 à 0 fr. 05, et un minimum de 0 fr. 02 par tonne kilométrique, ce qui ramenait à 0 fr. 03 la taxe moyenne; c'est le chiffre indiqué par M. de Foville pour la période 1830-1840, et ce chiffre doit être exact; car les canaux ont, en effet, augmenté de nombre et de longueur, et les conditions et les formes du trafic sont demeurées sensiblement les mêmes.

Dix années plus tard environ, c'est-à-dire vers l'époque caractéristique de l'abolition des droits de navigation (1er octobre 1880), le transport[1] par eau, en prenant la moyenne des distances et des catégories de marchandises, revenait à 0 fr. 036 et même à 0 fr. 0225 pour des transports à 200 kilomètres. Bien plus, pour la houille, le prix du fret, à une distance moyenne de 290 kilomètres, était de 0 fr. 0197. A cette époque, les droits existaient encore, et on venait à peine de commencer l'amélioration et l'unification des canaux existants.

D'après M. Alfred Picard, les prix de transport des différentes catégories de marchandises, au milieu des années 1879-1883, ressortaient aux chiffres suivants :

	TAXES A TOUTE DISTANCE.	TAXES A 200 KILOMÈTRES.
Combustibles, minéraux	0f,028	0f,02
Matériaux de construction et minéraux à	0 ,042	0 ,024
Engrais et amendements	0 ,05	0 ,019
Bois à brûler et de service	0 ,039	0 ,028
Produits industriels et métallurgiques	0 ,031	0 ,0225
Produits agricoles	0 ,046	0 ,036
MOYENNE	0f,036	0f,0225

Mais M. Alfred Picard constate une nouvelle diminution des prix du fret de 1883 à 1887, et il en conclut qu'après l'achèvement des travaux destinés à l'amélioration du trafic par les rivières le prix des transports par eau descendra à 0 fr. 025 ou 0 fr. 0275, pour l'ensemble du trafic à toute distance, et à 0 fr. 018 pour le trafic à 200 kilomètres au moins. C'est à peu près le prix de revient calculé par M. Leygue (0 fr. 022 par tonne kilométrique).

Ulrich a réuni une grande partie des documents les plus récents sur les transports par eau, en Allemagne[2]. Todt avait calculé, en 1887, les prix moyens de transport sur les grands fleuves allemands :

	PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.
Marchandises groupées transportées par bateaux remorqués de	1pf,0 à 1pf,5
Colis non groupés formant le fret accessoire sur bateaux remorqués de	1pf,3 à 2pf,0
Marchandises transportées par bateaux à vapeur de petite vitesse de	2pf,0 à 5pf,0

1. *Traité des Chemins de fer* de M. Alfred Picard (1, pages 347 et suivantes).
2. *Staffeltarife und Wasserstrassen* (page 70).

D'après le document officiel *Führer auf den deutschen Schifffahrtsstrassen* (Berlin, 1893), les taxes moyennes de transport, par tonne kilométrique, sur le Rhin, l'Elbe et l'Oder, sont les suivantes :

Tarifs de transport par tonne kilométrique.

FLEUVES		CHARBON	GRAINS et SUCRE	MARCHANDISES DIVERSES
		pfennig	pfennig	pfennig
Rhin	Remonte	0,6—1,3	1,1—1,2	2,2—2,5
	Descente	0,8	»	1,5—4,0 (1)
Elbe	Remonte	1,1 (2)	0,8—1,6	1,2—2,2
	Descente	1,0— 22	0,7—1,5	1,6—2,2 (3)
Oder et canaux de jonction	Remonte	1,4 (4)	1,3 (5)	1,4—3,2 (7)
	Descente	0,7—1,0	0,5—2,2 (6)	2,1 (8)

D'après ces documents, le prix du transport des petits colis est resté à peu près semblable à celui de 1887, indiqué par Todt ; au contraire, le prix des marchandises transportées en masse a considérablement baissé ; cela tient évidemment à l'ouverture de nouvelles voies navigables et à l'organisation nouvelle du service.

Ce qui est caractéristique, c'est, par exemple, que le prix de transport du charbon pris à la mine augmente quand on remonte le Rhin, dès qu'on dépasse Bingen (jusqu'à Coblentz, ou Bingen, 0pfg,6 ; jusqu'à Mannheim 0pfg,9 ; et jusqu'à Strasbourg 1pfg,3), tandis que, sur l'Elbe, par suite de l'organisation du remorquage à vapeur, le prix pour la remonte et la descente sont presque devenus les mêmes.

Sous ce dernier rapport, les recherches de Schanz sont particulièrement instructives ; il a réuni, d'après les comptes rendus de la Compagnie de la

1. Coblentz-Rotterdam :

Par bateau remorqué	1pfg,5
Par steamer faisant le service des marchandises	2 ,2
Par steamer faisant le service des voyageurs	4 ,0

2. Hambourg-Berlin.

3. Magdebourg-Hambourg, ainsi que Magdebourg-Dresde, 1pfg,6 ; au contraire, Berlin-Hambourg, 2pfg,2.

4. Stettin-Landsberg.

5. Stettin-Dresde, comme Stettin-Magdebourg, transport de grains.

6. *Transport de grains :* Breslau-Hambourg, 1pfg,2 ; Breslau-Berlin, 1pfg,4 ; Francfort-Stettin, 2pfg,2 ; Glogau-Stettin, 1pfg,1.

Transport de sucre : Breslau-Stettin, 0pfg,5 ; Bromberg-Berlin, 2pfg,2 ; Bromberg-Hambourg, 1pfg,6.

7. Stettin-Hambourg, 1pfg,4 ; Stettin-Posen, 3pfg,2.

8. Breslau-Berlin.

navigation de l'Elbe, les prix moyens de transport sur l'Elbe pour toute une série de marchandises, depuis 1871 jusqu'à 1892[1].

REMONTE D'HAMBOURG A DRESDE (581 KILOMÈTRES).

	1871	1880	1891
	—	—	—
Fer brut...............	1 pfg,89	1 pfg,27	0 pfg,69
Pétrole...............	2 ,75	1 ,80	0 ,76
Café..................	2 ,58	1 ,89	1 ,05

DESCENTE DE DRESDE A HAMBOURG.

	1872	1882	1890
	—	—	—
Sucre brut............	1 pfg,31	0 pfg,82	0 pfg,64
Grains................	1 ,72	0 ,74	0 ,79

DESCENTE D'AUSSIG A MAGDEBOURG.

	1872	1882	1890
	—	—	—
Houille...............	1 pfg,82	0 pfg,85	0 pfg,74

Il faut noter que tous ces prix s'appliquent à des transports effectués sur les voies fluviales les plus importantes (Rhin, Elbe, Oder, bas Weser Ems et le canal de l'Est, section de Dantzig à Osterode[2]).

Sur de petites rivières ou certaines parties de canaux, qui ont des difficultés de navigabilité, le prix du fret est sensiblement plus élevé, même pour des marchandises de valeur moindre[3].

On ne peut pas calculer des chiffres moyens pour toute l'Allemagne, comme on l'a fait pour la France, car la statistique allemande ne donne pas les éléments essentiels de ce calcul ; elle n'indique ni le tonnage absolu, ni le tonnage moyen kilométrique. Il convient d'ajouter qu'en Allemagne les voies navigables peuvent, en général, rendre moins de services qu'en France où le cabotage est possible de trois côtés du pays, où le réseau de canaux intérieurs est relativement plus étendu, et où il est affranchi de tout impôt. Il semble donc mieux approprié, par ses nombreuses ramifications, à servir l'ensemble du pays que le réseau allemand.

Nous avons dit (page 842) que le nombre ordinaire des bateaux français pour les canaux et les rivières était de 16.400 en 1887, avec un tonnage de 2.753.600 tonnes et un personnel de 26.000 marins.

1. Schanz, *Die Kettenschleppschifffahrt auf dem Main* (pages 12 et suiv.), et *Der Donau Main Kanal* (pages 97 et suivantes), et aussi Van der Borght, *Die Wirtschaftliche Bedeutung der Rheinschifffahrt* (pages 27 et suivantes).

2. D'une longueur de 195 kilomètres. — *Bois*, 0pfg,9 jusqu'à 1pfg,4. — *Charbon*, 1pfg,1 jusqu'à 1pfg,4. — *Grains*, 1pfg,6 jusqu'à 2pfg,1. — *Marchandises diverses :* 2pfg,1 jusqu'à 3pfg,1.

3. Kürs, *Kanäle*, dans le premier supplementband des *Handwörterbuchs der Staats wissenschaften* (page 519).

D'après le recensement du 16 mai 1891, la répartition était la suivante :

		NOMBRE.	TONNAGE.	PERSONNEL (enfants exclus).
Bateaux ordinaires pour canaux et rivières		15.925	2.996.230	27.496
Vapeurs	marchandises	113	26.148	»
	voyageurs	267	17.435	»
TOTAL		16.305	3.039.813	»

Les machines des bateaux à vapeur représentaient une force totale de 41.002 chevaux; le service de traction des bateaux ordinaires était effectué par 1.396 chevaux et 170 ânes et mulets. Il y avait, en outre, 237 remorqueurs à vapeur de 19.397 chevaux et 94 vapeurs pour le touage de 3.514 chevaux.

Le nombre des bateaux ordinaires pour canaux et rivières s'était amoindri, en 1891, par rapport à 1887 ; mais leur capacité de tonnage s'était augmentée de 242.630 tonnes, soit de 8,8 $^0/_0$, ce qui provenait en grande partie de l'amélioration des canaux.

Il convient aussi de comparer les services rendus par les canaux non concédés avec ceux que rendent les chemins de fer, afin de pouvoir reconnaître l'importance des questions ci-après qui ont été discutées dans les divers Congrès de navigation intérieure :

1° Quelle est la répercussion de développement de la voie ferrée et de la voie navigable sur le trafic de chacune de ces voies?

2° Quelles sont les marchandises qui composent de préférence le trafic par eau : avec le temps, constate-t-on un déplacement de trafic respectif?

3° Quelle est la composition du trafic, au point de vue de la masse des marchandises transportées, de leur valeur, de leur variété?

Dans le relevé que nous établirons, nous ne tiendrons compte que des chemins de fer d'intérêt général et nous négligerons les lignes d'intérêt local, dont le trafic n'est que les 0,6 $^0/_0$ du trafic total.

Nous comparerons donc, dans le tableau de la page 848, l'accroissement des réseaux et du trafic pour l'ensemble des voies navigables et des voies ferrées d'intérêt général, et nous indiquerons depuis 1847 le tonnage kilométrique, afin d'avoir une idée de l'intensité du trafic.

La statistique française des chemins de fer ne donne pas le nombre de tonnes kilométriques transportées par voie ferrée pour les années 1842, 1843, 1847 à 1850 et 1852 ; aussi, pour obtenir les nombres correspondants (donnés dans le tableau), avons-nous majoré les parcours moyens d'une tonne en petite vitesse, proportionnellement à l'augmentation de la longueur moyenne d'exploitation des lignes ; nous avons ainsi déterminé le nombre de tonnes kilométriques probables.

Longueur et trafic des voies navigables et des voies ferrées d'intérêt général en France.

ANNÉES	LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE — VOIES NAVIGABLES — Fleuves et rivières	Canaux	Ensemble	Chemins de fer	NOMBRE DE TONNES DE MARCHANDISES — A 1 KILOMÈTRE — Voies navigables	Chemins de fer	Ensemble	A LA DISTANCE ENTIÈRE — Voies navigables	Chemins de fer
	kilom.	kilom.	kilom.	kilom.	En milliers de tonnes			tonnes	tonnes
1847...	6.700	3.750	10.450	1.511	1.813.000	200.000	2 013.000	174.000	132.400
1848...	6.700	3.830	10.530	2.004	1.122.000	204.200	1.426.200	116.000	101.400
1849...	6.700	3.880	10.580	2.467	1.495.000	276.600	1.771.600	141.000	112.100
1850...	6.700	3.880	10.580	2.915	1.666.000	390.400	2.056.400	158.000	133.900
1851...	6.700	3.880	10.580	3.248	1.718.000	462.719	2.180.719	162.000	142.462
1852...	6.700	3.910	10.610	3.654	1.764 000	779.200	2.343.200	166.000	158.500
1853...	6.700	4.230	10.930	3.954	2.002.000	813.078	2.815.078	183.000	205.634
1854...	6.700	4.230	10.930	4.315	1.971.000	1.143.188	3.114.188	180.000	264.934
1855...	6.700	4.290	10.990	5.037	2.040.000	1.516.916	3.556.916	185.000	301.155
1856...	6.700	4.290	10.990	5.852	2.074.000	1.867.858	3.941.858	189.000	319.183
1857...	6.700	4.300	11.000	6.868	1.693.000	2.142.158	4.105.158	179.000	311.904
1858...	6.700	4.300	11.000	8.094	1.649.000	2.390.795	4.039.795	150.000	295.371
1859...	6.700	4.300	11.000	8.840	1.779.000	2.728.948	4.507.948	162.000	308.704
1860...	6.700	4.400	11.100	9.167	1.901.000	3.119.947	5.020.947	171.000	340.345
1861...	6.700	4.400	11.100	9.626	1.936.000	3.809.353	5.745.353	174.000	395.736
1862 ..	6.700	4.400	11.100	10.522	2.092.000	3 884.393	5.976.393	188.000	369.169
1863...	6.700	4.410	11.110	11.533	2.132.000	4.073.516	6.205.516	192.000	353.205
1864...	6.700	4.410	11.110	12.362	2.082.000	4.625.638	6.707.638	187.000	374.182
1865...	6.700	4.110	11.110	13.227	2.059.000	5.172.220	7.231.220	185.000	391.035
1866...	6.700	4.190	11.190	13.915	2.225.000	5.825.986	8.050.986	199.000	418.684
1867...	6.700	4.550	11.250	15.000	2.024.000	5.845.429	7.869.429	180.000	389.695
1868...	6.700	4.550	11.250	15.855	2.192.000	6.310.167	8.502.167	195.000	397.992
1869...	6.700	4.560	11.260	16.465	1.999.000	6.270.953	8.269.953	178.000	381.014
1870...	6.700	4.560	11.260	15.544	1.448.000	5.055.960	6.504.960	129.000	325.332
1871...	6.590	4.160	10.750	15.632	1.558.000	5.508.722	7.066.722	145.000	352.400
1872...	6.590	4.160	10.750	17.438	1.836.000	7.725.081	9.561.081	171.000	443.003
1873...	6.590	4.160	10.750	18.139	1.847.000	8.250.508	10.097.508	172.000	454.849
1874...	6.590	4.160	10.750	18.744	1.795.000	7.926.031	9.721.031	167.000	422.857
1875...	6.590	4.180	10.770	19.357	1.964.000	8.136.291	10.100.291	182.000	420.328
1876...	6.590	4.200	10.790	20.034	1.953.000	8.325.500	10.278.500	181.000	415.569
1877...	6.590	4.200	10.790	20.534	2.034.000	8.185.073	10.219.073	188.000	398.611
1878...	6.590	4.210	10.800	21.435	2.005.000	8.399.810	10.404.810	186.000	391.874
1879...	6.590	4.350	10.940	22.249	2.014.000	8.999.105	11.013.105	184.000	404.472
1880...	6.590	4.350	10.940	23.089	2.007.000	10.350.210	12.357.210	183.000	448.274
1881...	7.320	4.650	11.970	24.249	2.174.000	10.752.834	12.926.834	182.000	443.434
1882...	7.580	4.650	12.230	25.576	2.264.586	10.835.648	13.100.234	185.166	423.665
1883...	7.830	4.710	12.540	26.692	2.382.665	11.064.711	13.447.376	190.035	414.533
1884...	7.830	4.710	12.540	28.722	2.452.094	10.478.300	12.930.394	195.573	364.818
1885...	7.720	4.660	12.380	29.839	2.452 750	9.791.439	12.244.189	198.154	328.142
1886...	7.740	4.660	12.400	30.696	2.798.461	9.314.346	12.112.807	225.628	303.438
1887...	7.749	4.730	12.470	31.446	3.073.390	9.917.111	12.990.501	246.502	315.369
1888...	7.740	4.760	12 500	32.128	3.179.677	10.409.135	13.588.812	254.394	323.990
1889...	7.660	4.810	12.470	32.914	3.237.626	11.052.370	14.299.996	259.737	335.795
1890...	7.560	4.810	12.370	33.280	3.216.073	11.759.084	14.975.157	259.948	353 338
1891...	7.520	4.810	12.330	33.878	3.536.760	12.294.424	15.831.184	286.911	362.903
1892...	7.590	4.810	12.400	34.881	3.609.286	12.119.977	15.729.263	291.165	347.466
1893...	7.510	4.810	12.320	35.350	3.603.663	12.274.117	15.877.840	292.433	347.219
1894...	7.476	4.777	12.253	35.971	3.911.776	12.482.482	16.394.258	319.250	347.015
1895...	**7.500**	**4.780**	**12.280**	**36.240**	**3.766.000**	**12.898.456**	**16.664.456**	**306.678**	**355.918**
1896...	**7.510**	**4.850**	**12.360**	**36.472**	**4.191.123**	**13.217.395**	**17.408.518**	**339 168**	**362.398**
1897...	**7.408**	**4.851**	**12.259**	**36 934**	**4.365.814**	**13.790.894**	**18.156.708**	**356.131**	**373.393**
1898...	**7.418**	**4.851**	**12.269**	**37.255**	**4.576.995**	**14.864.940**	**19.441.935**	**373.054**	**399.005**

La longue période de temps résumée dans ce tableau est coupée par la guerre franco-allemande de 1870-1871 en deux parties égales qu'il est impossible de comparer. Tout d'abord, on peut examiner la proportion des augmentations pour la voie ferrée et pour la voie navigable au début et à la fin des deux périodes :

VOIES NAVIGABLES.

			%
Augmentation du réseau : 1847 à 1869....	810^{km}	=	7,9
Augmentation du trafic : 1847 à 1869....	$186.000.000^{tk}$	=	10
Augmentation du réseau : 1872 à 1894....	1.503^{km}	=	14
Augmentation du trafic : 1872 à 1894....	$2.076.000.000^{tk}$	=	113

CHEMINS DE FER.

Augmentation du réseau : 1847 à 1869....	14.954^{km}	=	980
Augmentation du trafic : 1847 à 1869....	$6.071.000.000^{tk}$	=	3035
Augmentation du réseau : 1872 à 1894....	18.533^{km}	=	106
Augmentation du trafic : 1872 à 1894....	$4.757.000.000^{tk}$	=	62

Pour la première des deux périodes, tandis que les chemins de fer, à peine créés, donnent l'essor à un nouveau trafic, qui se développe trois fois plus que les lignes elles-mêmes, le fret sur les voies navigables, sans augmenter d'intensité, ne fait que croître dans les mêmes proportions que le réseau.

Cette intensité du trafic, avec de légères variations dans l'intervalle, a été, sur les canaux, en 1847, de 174.000 et, en 1869, de 178.000 tonnes kilométriques ; sur les chemins de fer, pour la même période, le tonnage kilométrique a triplé en passant de 132.400 à 381.014 tonnes.

Ce phénomène s'explique suffisamment par la disposition technique des deux moyens de transport : les canaux ont été multipliés, il est vrai ; mais ils n'ont en aucune manière été unifiés, de sorte que les grandes routes manquent, sauf les grandes voies naturelles ; au contraire, les chemins de fer ont été, dès l'origine, bien tracés et reliés entre eux d'après les meilleures règles techniques.

Cette situation change dans la seconde période. Les grandes lignes et toutes les lignes secondaires importantes de chemins de fer sont terminées ; les marchandises qui, autrefois, ne servaient qu'à la consommation locale, sont maintenant expédiées dans tout l'univers ; le trafic sur les voies ferrées n'a plus besoin d'être étendu ; il augmente simplement en intensité, et ce phénomène, naturellement plus lent, provient non plus des nécessités de transport déjà existantes, mais de l'accroissement constant de la production et de la consommation.

L'infériorité technique des voies navigables va, au contraire, cesser ; celles-ci vont devenir de grandes voies commerciales ; leur trafic qui, autrefois, ne se développait qu'au fur et à mesure des besoins croissants des régions voisines, s'accroîtra en même temps que le nombre et l'amélioration des voies

pouvant être utilisées pour la navigation. Alors que l'augmentation du réseau des canaux n'est que de 1.503 kilomètres, soit 14 $^0/_0$, elle est, pour le réseau ferré, de 18.533 kilomètres, soit 106 $^0/_0$; c'est pour cela que le trafic par chemins de fer, réparti sur les milliers de kilomètres des lignes nouvelles peu productives, tombe de 443.003 en 1872, à 347.015 tonnes kilométriques en 1894 ; au contraire, le fret passe, pour la même période, de 171.000 à 319.250 tonnes kilométriques.

On peut même distinguer deux périodes, de 1872 à 1894. De 1872 à 1880, la longueur des canaux n'augmente que de 109 kilomètres = 1,8 $^0/_0$, et leur trafic total de 171 millions de tonnes kilométriques = 9,3 $^0/_0$; l'intensité de trafic passe de 171.000 tonnes kilométriques à 183.000, c'est-à-dire progresse de 7 $^0/_0$ seulement. La longueur exploitée des chemins de fer d'intérêt général augmente de 5.651 kilomètres, soit de 32,4 $^0/_0$, et le trafic de 2.625.000 tonnes kilométriques, soit de 34 $^0/_0$, c'est-à-dire proportionnellement à l'extension du réseau ; quant à l'intensité de trafic, elle était de 443.000 tonnes kilométriques en 1872, et de 448.274 en 1880.

En somme, pendant cette première période les voies ferrées bénéficient d'un nouveau trafic et d'un tonnage kilométrique toujours plus élevé. C'est le contraire pour les canaux. Le tonnage moyen reste stationnaire, et l'on ne constate des progrès qu'après 1880.

Aussi M. Alfred Picard, dans son *Traité des chemins de fer*, a-t-il pu résumer son jugement sur les canaux français en disant que leur trafic n'avait pas fait de progrès depuis 1847.

A la fin de 1880, 1.030 kilomètres de nouvelles voies navigables sont ouverts à la batellerie. Le canal de l'Est, avec ses nombreux embranchements et ses lignes de jonction avec les voies navigables du Nord et de l'Est, avec les bassins de la Seine et du Rhône, est presque terminé. De 1878 à 1894, on a inauguré 583 kilomètres de canaux remplissant les deux conditions prévues par la loi de 1879 (mouillage et dimensions des ouvrages).

	Kilomètres.
Canal de l'Est (section ouverte de 1878 à 1887)............	361
— de la Haute-Marne (section de Rouvroy à Marnaval, ouverte de 1879 à 1880)........................	38
Canal de Saint-Dizier à Vassy, ouvert en 1883............	23
Prolongement du canal de la Sauldre, mis en eau en 1885.	4
Canal de Sens (prolongement de la Souchez canalisée, embranchement de la Deule), ouvert en 1886...........	8
Canal du Havre à Tancarville, ouvert en 1887.............	25
— de l'Oise à l'Aisne, ouvert en 1889.................	48
Embranchement du canal de Tourcoing, ouvert en 1891...	2
Canal maritime de la Basse-Loire, ouvert en 1892.........	15
Partie du canal de la Haute-Marne à la Saône............	59
Total.....................	583 (1)

1. **Note du Traducteur.** — Depuis 1894 on a ouvert à l'exploitation :

Autre section du canal de la Marne à la Saône (ouverte en 1894).....	54 kilomètres.
Dérivation de la Scarpe autour de Douai (ouverte en 1895)...........	8 —
Canal maritime de Marans au Brault (ouvert en 1897)................	5 —

Depuis 1878, on a également commencé de grands travaux d'amélioration sur les canaux existants. En 1894, ces travaux étaient terminés sur 1.131 kilomètres d'anciens canaux et sur 944 kilomètres de fleuves et rivières [1].

C'est au début de la période 1880-1890 que l'on peut constater l'augmentation du réseau des canaux. Depuis 1883, les longueurs effectivement parcourues chaque année varient entre 12.540 et 12.230 kilomètres ou plutôt entre 12.300 et 12.400 kilomètres.

AUGMENTATIONS.

Canaux.	*Chemins de fer.*
Longueur moyenne exploitée :	
+ 1.313^{km}, soit + 12 %	+ 12.882^{km}, soit + 55,7 %
Tonnage total :	
+ 1.905.000.000^{tk}, soit + 94,9 %	+ 2.132.000.000^{tk}, soit + 20,6 %
Tonnage kilométrique :	
+ 135.250^{tk}, soit + 74,3 %	— 101.259^{tk}, soit — 22,6 %

L'intensité de trafic des canaux de 183.000 tonnes kilométriques, en 1880, s'est élevée à 319.250 tonnes kilométriques en 1894, presque égale à celle des chemins de fer qui était alors de 347.015 tonnes, après avoir atteint 448.274 tonnes en 1880.

Donc, pendant cette dernière période, ainsi qu'on peut le voir dans le tableau de la page 852, le trafic par voies navigables est, par rapport au trafic total, beaucoup plus considérable que celui des voies ferrées; la proportion est complètement inverse de ce qu'elle était autrefois.

1. Voir la *Statistique de la navigation intérieure*, année 1894 (Paris, 1896, volume I, pages 16 et 18).

Note du Traducteur. — Situation, à la fin de 1898, des travaux d'amélioration depuis 1878, conformément à la loi de 1879 :

	Kilomètres.
Fleuves et rivières	1.043
Canaux	1.610

Proportion du trafic par voies ferrées ou par voies navigables par rapport au trafic total.

ANNÉES	LONGUEUR DU RÉSEAU		TONNAGE		COMPARAISON DES VOIES NAVIGABLES AVEC LES VOIES FERRÉES		
	Voies navigables	Chemins de fer	Voies navigables	Chemins de fer	Longueur	Tonnage	Tonnage kilométrique
	°/₀	°/₀	°/₀	°/₀	°/₀	°/₀	°/₀
1847.........	87	13	90	10	692	906	131
1857.........	62	38	48	52	160	92	57
1869.........	41	59	24	76	68	32	47
1872.........	38	62	19	81	62	24	39
1880.........	32	68	16	84	47	19	41
1881.........	33	67	17	83	49	20	41
1882.........	32	68	17	83	47	20	41
1883.........	32	68	18	82	47	21	44
1884.........	30	70	19	81	43	23	53
1885.........	29	71	20	80	41	25	60
1886.........	29	71	23	77	41	30	74
1887.........	28	72	24	76	39	31	78
1888.........	28	72	23	77	39	31	78
1889.........	27	73	23	77	37	29	77
1890.........	27	73	21	79	37	27	73
1891.........	27	73	22	78	37	29	79
1892........	26	74	23	77	35	30	84
1893.........	26	74	23	77	35	29	84
1894.........	25	75	24	76	34	31	92
1895.........	25	75	24	76	34	29	86
1896.........	25	75	25	75	34	31	93
1897.........	24	76	24	76	33	31	95
1898.........	24	76	23	77	32	30	93

Ne pas avancer, c'est reculer, surtout dans la vie commerciale et industrielle.

Bien que le trafic absolu des canaux ait été aussi grand, après 1880, que dans les périodes 1850-1860 et 1868-1870, il ne représente pas plus de 16 % du trafic total. En 1894, il est remonté à 24 % et, actuellement, il reste à peu près constant. L'amélioration du trafic résulte évidemment de l'amélioration et de l'unification des voies navigables, ce qui a permis d'effectuer les transports à longues distances; mais la fixité du tonnage constatée depuis quelques années provient de ce que la longueur du réseau n'a pas varié; celui des chemins de fer, au contraire, a continué à progresser.

Dans les années 1880 et 1881, la longueur du réseau navigable était de près de la moitié de celle du réseau ferré (47 à 49 %); en 1894, sans avoir diminué, cette longueur n'est plus que du tiers (34 %); par contre, le trafic par eau, qui était, en 1880, de 19 % et, en 1881, de 20 % de celui des chemins de fer, a atteint 31 %; de même, le tonnage kilométrique qui, il y a quatorze ans, atteignait 41 % de celui des voies ferrées, est sensiblement égal à ce tonnage en 1894, soit 92 %.

Un fait particulièrement important est à noter, c'est que, depuis 1880, sur l'augmentation du trafic total (4.037 millions de tonnes kilométriques), presque la moitié, c'est-à-dire 1.905 millions, revient aux voies navigables, dont la longueur du réseau n'a pas varié depuis 1882, et 2.132 millions aux chemins de fer, dont la longueur a augmenté d'un tiers environ.

Aussi est-il intéressant de voir la nature des marchandises qui ont adopté la voie d'eau plutôt que la voie de fer.

Les recherches à ce sujet sont très facilitées; car, depuis 1880, à la suite de la suppression des droits de navigation, on a, par un procédé presque analogue à celui des chemins de fer, groupé les marchandises en neuf grandes catégories (le bois flotté figure encore comme dixième groupe) et supprimé les distinctions innombrables qui figuraient autrefois à la statistique de la navigation.

Tonnage effectif et tonnage ramené au parc

DÉSIGNATION DES GROUPES DE MARCHANDISES	1881	1883	1886	1888	1889	189
	TONNAGE EFFECTIF.					
Combustibles minéraux..........	4.667.497	5.160.332	5.964.098	6.604.265	6.724.251	6.945.
Matériaux de construction, minéraux..........................	8.065.210	7.836.465	6.726.224	7.455.968	7.567.099	7.687.
Engrais et amendements.........	1.211.533	1.444.432	1.761.618	1.644.860	1.642.182	1.600.
Bois à brûler et bois de service..	1.013.749	1.194.104	1.182.324	1.265.538	1.454.521	1.345.
Produits agricoles et denrées alimentaires......................	2.354.865	2.615.533	2.989.493	3.361.085	3.602.413	3.514.
Industrie métallurgique..........	1.211.059	1.389.568	1.488.349	1.603.497	1.675.398	1.713
Produits industriels..............	383.404	1.208.529 (Produits industriels, Machines, Divers, Bois flottés)	609.241 (Produits industriels, Machines)	1.414.537 (Produits industriels, Machines, Divers, Bois flottés)	740.025	678
Machines.........................	45.691				25.095	24
Divers...........................	420.519		328.833 (Divers, Bois flottés)		334.132	345.
Bois flottés de toute espèce.......	366.712				294.066	312.
TOTAL............	19.740.239	20.848.963	21.050.180	23.349.750	24.059.182	24.167
	TONNAGE RAMENÉ AU KILOMÈTRE.					
Combustibles minéraux..........		846.743	1.075.640	1.199.474	1.253.943	1.267
Matériaux de construction, minéraux..........................		514.835	469.868	524.427	532.358	531.
Engrais et amendements.........		182.991	219.455	248.133	256.143	245.
Bois à brûler et bois de service...		41.614	58.352	69.723	77.266	79.
Produits agricoles et denrées alimentaires......................		321.702	428.559	512.690	497.745	483.
Industrie métallurgique..........		240.525	321.329	355.122	355.746	373.
Produits industriels..............		88.036	135,823	175.703	177.927	155.
Machines.........................		12.997	9.595	4.162	4.542	4.
Divers...........................		52.234	42.685	43.979	44.459	39.
Bois flottés de toute espèce.......		53.988	37.155	46.264	37.497	36.
TOTAL............		2.355.665	2.798.461	3.179.677	3.237.626	3.216.

Après le tableau ci-dessus il convient d'en établir un analogue pour les diverses catégories du trafic par voies ferrées; mais il faut remarquer que dans les documents de chemins de fer on ne trouve que le tonnage absolu

kilomètre sur les voies navigables françaises.

1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
			TONNAGE EFFECTIF.				
.600.913	7.338.793	6.993.945	7.826.312	7.634.040	8.344.438	8.667.832	8.973.141
.206.856	8.314.670	8.027.081	8.498.642	8.776.917	9.377.417	10.073.956	11.301.027
.859.876	1.800.942	1.735.766	2.073.664	2.037.861	2.192.050	2.136.098	2.209.069
.303.919	1.484.297	1.577.967	1.629.974	1.593.037	1.563.435	1.663.015	1.705.044
.934.529	3.780.475	3.783.157	4.149.791	3.719.289	4.189.539	4.198.495	4.398.613
.870.949	1.923.425	2.048.478	2.195.746	1.998.145	2.333.778	2.339.020	2.360.480
725.509	697.435	738.345	857.013	816.265	834.323	915.271	990.482
28.523	32.376	26.041	23.061	22.168	23.165	21.025	26.591
293.531	306.209	286.346	369.099	343.326	406.089	386.496	348.157
350.451	279.064	287.204	250.173	232.856	270.087	207.918	214.361
.175.056	25.957.686	25.504.330	27.873.475	27.173.904	29.534.321	30.609.126	32.526.965
			TONNAGE RAMENÉ AU KILOMÈTRE.				
.300.441	1.408.257	1.391.791	1.570.010	1.544.851.287	1.743.189.014	1.809.894.556	1.846.800.548
560.402	605.943	586.033	628.399	615.370.876	657.532.305	701.500.098	747.252.018
250.301	264.762	257.283	264.397	280.672.719	297.278.778	293.423.023	322.384.468
84.608	99.368	110.217	124.629	127.360.763	103.874.570	126.344.079	132.158.131
510.312	574.182	544.099	553.845	492.926.690	555.387.853	583.963.149	647.664.110
401.276	422.820	473.941	508.668	450.031.137	544.835.357	562.502.405	572.333.327
160.100	167.543	179.667	208.198	202.102.280	224.809.218	233.884.724	253.327.571
5.234	7.174	5.738	4.231	5.412.909	5.939.023	5.168.623	5.546.899
34.248	31.784	25.462	26.099	26.147.316	29.033.152	30.114.892	30.499.730
30.610	27.453	29.422	23.300	21.143.276	24.243.642	19.618.911	19.028.476
.337.532	3.609.286	3.603.653	3.911.776	3.766.019.253	4.191.122.912	4.366.414.460	4.576.995.278

par groupe de marchandises, tandis que le tonnage ramené au kilomètre n'apparaît que pour les combustibles minéraux,

Tonnage sur les chemins de fer.

ANNÉES	HOUILLES et COMBUSTIBLES MINÉRAUX	MATÉRIAUX de CONSTRUCTION	ENGRAIS et AMENDEMENTS	PRODUITS AGRICOLES	FONTES et FER	AUTRES PRODUITS INDUSTRIELS	DIVERS	TOTAL
1886.......	22.790.667	10.295.776	2.104.863	14.283.239	4.938.468	7.413.598	11.555.750	73.382.361
1890.......	29.106.064	10.818.229	3.691.199	17.519.740	6.450.088	9.342.306	15.578.292	92.505.918
1891.......	28.987.171	11.897.435	4.278.257	18.628.555	6.439.912	9.229.366	17.093.067	96.553.763
1892.......	27.505.733	12.270.239	4.606.678	18.061.435	6.621.620	9.376.255	17.271.041	95.713.001
1893.......	29.712.281	12.372.806	4.906.781	17.572.555	6.498.767	9.608.072	16.351.239	97.022.501
1894.......	30.349.918	12.367.376	5.238.058	18.756.506	6.501.610	10.155.593	15.736.360	99.105.421
1895.........	31.617.532	12.404.289	4.984.808	19.420.227	6.465.428	10.320.815	15.620.643	100.833.742
1896........	31.938.162	13.209.049	5.105.720	19.513.743	7.381.571	10.845.036	16.052.823	104.046.104
1897.........	33.343.639	14.256.103	5.293.471	19.883.048	7.706.929	11.381.710	16.534.751	108.399.651
1898.........	35.016.672	15.085.353	5.740.707	21.605.133	8.138.423	11.445.587	17.404.965	114.436.840

En 1881, les chemins de fer ont transporté 84.647.497 tonnes; en 1883, 89.056.198 tonnes; en 1894, 99.105.421 tonnes; et en 1898, 114.436.840.

D'après la première partie du tableau des pages 854 et 855, l'augmentation des marchandises transportées sur les canaux s'est élevée, de 1881 à 1894, à 8.133.236 tonnes, soit 41 $^0/_0$; elle ne représente donc que la moitié de l'augmentation des tonnes kilométriques (80 $^0/_0$).

Sur les chemins de fer, l'augmentation totale, pendant la même période, 14.457.924 tonnes, soit 17 $^0/_0$, a été légèrement supérieure à l'augmentation du tonnage kilométrique (16 $^0/_0$).

Ce rapport montre que le parcours moyen des marchandises sur les chemins de fer a dû rester absolument le même. En 1881, il était de 127 kilomètres, en 1894 de 126 kilomètres.

Les canaux ont, par contre, bénéficié de l'extension des parcours et de l'accroissement du tonnage absolu et du tonnage kilométrique. Il reste à examiner si, pour certaines catégories de marchandises, il y a eu des déplacements de trafic.

Les tableaux de la page 857 indiquent, pour les différents groupes, la proportion de leur tonnage par rapport au tonnage total sur les voies navigables, ainsi que la proportion des tonnes kilométriques transportées par voie d'eau ou par chemins de fer.

Trafic sur les voies navigables.

ANNÉES	COMBUSTIBLES MINÉRAUX	MATÉRIAUX de CONSTRUCTION, MINÉRAUX	BOIS A BRULER ET BOIS DE SERVICE	ENGRAIS ET AMENDEMENTS	PRODUITS AGRICOLES	FONTES ET FER	AUTRES PRODUITS INDUSTRIELS	MACHINES	PRODUITS DIVERS	BOIS FLOTTÉS	TOTAL
	Proportion 0/0 de chaque groupe dans le trafic total										
1881......	23,7	40,9	6,1	5,1	11,9	6,1	2,0	0,2	2,1	1,9	100
1883......	24,7	37,6	7,0	5,7	12,5	6,7	5,8				100
1886......	28,3	31,9	(1) 8,4	5,6	14,2	7,1	2,9		1,6	(1)	100
1888......	28,3	32,0	7,0	5,3	14,4	6,9	6,1				100
1889......	27,9	31,4	6,8	6,1	15,0	7,0	3,1	0,1	1,4	1,2	100
1890......	28,7	31,8	6,6	5,7	14,5	7,1	2,8	0,1	1,4	1,3	100
1891......	26,2	32,3	7,4	5,2	15,8	7,5	2,9	0,1	1,2	1,4	100
1892......	28,3	32,0	6,9	5,7	14,6	7,4	2,7	0,1	1,2	1,1	100
1893......	27,4	31,5	6,8	6,2	14,9	8,0	2,9	0,1	1,1	1,1	100
1894......	28,1	30,5	7,4	5,8	14,9	7,9	3,1	0,1	1,3	0,9	100
1895......	**28,1**	**32,3**	**7,5**	**5,9**	**13,7**	**7,4**	**3,0**	**0,1**	**1,2**	**1,8**	**100**
1896......	**28,6**	**31,7**	**7,4**	**5,3**	**14,2**	**7,6**	**2,8**	**0,1**	**1,4**	**0,9**	**100**
1897......	**28,3**	**32,9**	**7,0**	**5,4**	**13,7**	**7,6**	**3,0**	**0,1**	**1,3**	**0,7**	**100**
1898......	**27,6**	**35,2**	**7,0**	**5,2**	**13,0**	**7,2**	**3,0**	**0,1**	**1,0**	**0,7**	**100**

Tonnage ramené au parcours du kilomètre pour les voies navigables.

ANNÉES	COMBUSTIBLES MINÉRAUX	MATÉRIAUX de CONSTRUCTION, MINÉRAUX	BOIS A BRULER ET BOIS DE SERVICE	ENGRAIS ET AMENDEMENTS	PRODUITS AGRICOLES	FONTES ET FER	AUTRES PRODUITS INDUSTRIELS	MACHINES	PRODUITS DIVERS	BOIS FLOTTÉS	TOTAL
1881......	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	100
1883......	35,5	21,6	7,7	1,7	13,5	10,1	3,7	0,5	2,2	2,3	100
1886......	38,2	16,8	7,8	2,1	15,3	11,4	4,8	0,3	1,5	1,8	100
1888......	37,7	16,5	7,8	2,2	16,1	11,2	5,5	0,1	1,4	1,5	100
1889......	38,7	16,4	7,9	2,4	15,4	11,0	5,5	0,1	1,4	1,2	100
1890......	39,5	16,5	7,6	2,5	15,0	11,6	4,8	0,1	1,2	1,2	100
1891......	39,0	16,8	7,5	2,5	15,3	12,0	4,8	0,2	1,0	0,9	100
1892......	38,7	16,8	7,4	2,8	16,0	11,7	4,7	0,2	0,9	0,8	100
1893......	38,6	16,3	7,1	3,1	15,1	13,1	5,0	0,2	0,7	0,8	100
1894......	40,1	16,1	6,7	3,2	14,2	13,0	5,3	0,1	0,7	0,6	100
1895......	**40,9**	**16,3**	**7,5**	**3,3**	**13,2**	**12,1**	**5,3**	**0,1**	**0,7**	**0,6**	**100**
1896......	**41,6**	**15,8**	**7,1**	**2,5**	**13,2**	**13,1**	**5,3**	**0,1**	**0,7**	**0,6**	**100**
1897......	**41,8**	**16,0**	**6,8**	**2,7**	**13,3**	**12,9**	**5,3**	**0,1**	**0,7**	**0,4**	**100**
1898......	**40,0**	**16,1**	**8,2**	**2,8**	**13,8**	**12,5**	**5,4**	**0,1**	**0,7**	**0,4**	**100**

1. Bois à brûler et bois de service, y compris le bois flotté.

Tonnage ramené au parcours du kilomètre pour les voies ferrées.

ANNÉES	COMBUSTIBLES minéraux	MATÉRIAUX de construction, minéraux	BOIS A BRULER et bois de service	ENGRAIS et amendements	PRODUITS agricoles	FONTES ET FER	AUTRES PRODUITS industriels	MACHINES	PRODUITS DIVERS	BOIS FLOTTÉS	TOTAL
1886......	31,1	14,1	(1) »	2,8	19,4	7,6	10,1		15,8	—	100
1890......	31,5	11,7	»	4,0	18,9	7,0	10,1		16,8	—	100
1891......	30,6	12,8	»	5,0	18,1	6,7	9,9		16,9	—	100
1892	30,0	12,3	»	4,4	19,3	6,7	9,6		17,7	—	100
1893......	28,7	12,8	»	4,8	18,9	6,9	9,8		18,1	—	100
1894......	30,3	12,3	»	5,2	18,6	6,5	10,2		17,9	—	100
1895......	31,6	12,4	»	4,9	19,2	6,4	10,3		16,2	—	100
1896	30,7	12,7	»	4,7	17,7	7,0	10,4		16,8	—	100
1897......	30,9	13,2	»	5,0	18,1	7,1	10,5		15,2	—	100
1898......	30,8	13,1	»	5,0	18,8	7,1	10,0		15,2	—	100

La grande masse des transports par eau comprend surtout les matières brutes : charbon, matériaux de construction et minerais, 64 $^0/_0$ en 1881, 58,6 $^0/_0$ en 1894, et immédiatement après, mais dans une bien plus faible proportion, les produits agricoles, particulièrement les céréales et le vin[2].

Ces trois groupes de marchandises, qui formaient, en 1881, les 76,5 $^0/_0$ du transport total, n'en font plus que 73,5 $^0/_0$, en 1894, malgré l'augmentation du tonnage kilométrique des transports de charbon et de produits agricoles.

En 1881, 17,3 $^0/_0$ et, en 1894, 21,1 $^0/_0$ des marchandises transportées représentaient des bois, engrais et des produits métallurgiques ; mais l'augmentation s'applique presque également aux bois et aux produits métallurgiques; le trafic « engrais », au contraire, est resté absolument stationnaire.

Les autres groupes de marchandises transportées par eau, donnant ensemble un total de 6,2 $^0/_0$ en 1881, et de 5,4 $^0/_0$ en 1894, sont de peu de poids dans la balance.

Parmi ceux-ci, toutefois, les « produits industriels » ont augmenté de 1 $^0/_0$ depuis 1881. Par contre, les machines, le bois flotté et surtout le groupe *produits divers* qui ne représentent qu'un très faible élément du fret sont allés constamment en diminuant.

1. La statistique des chemins de fer ne cite pas le bois comme groupe spécial de marchandises; les transports de cette nature rentrent dans la rubrique *matériaux de construction* ou *marchandises diverses*. Les minerais bruts également qui, dans la statistique de la navigation, forment un groupe à part avec les matériaux de construction, ne sont pas distincts dans la statistique des chemins de fer; il faut aussi comprendre dans le groupe *matières premières et objets manufacturés* tous les transports appelés *produits industriels*.

2. Chapitre XVI.

Ces variations se sont produites de 1881 à 1886; on n'en observe plus qu'après 1888 pour le groupe « produits agricoles ».

Par suite de l'ouverture au trafic du canal de l'Est, qui a permis de faire transiter les céréales par la Meuse et l'Escaut et les canaux de jonction, depuis Rotterdam et Anvers jusqu'au centre de la France et à Paris, le trafic des céréales a légèrement augmenté depuis 1888.

Mais, d'une façon générale, les pourcentages afférents aux différents groupes de marchandises ont à peine varié depuis 1886.

Parmi les marchandises transportées par voies ferrées, c'est le trafic des combustibles minéraux qui a une tendance à baisser dans les dernières années de la période 1880-1894. Il semble, en effet, qu'un déplacement du trafic se soit produit au profit des voies navigables, et on peut s'en rendre compte mathématiquement à l'aide de la statistique des chemins de fer.

Le mouvement des houilles transportées sur les chemins de fer d'intérêt général a atteint les chiffres ci-après :

En 1881.......	22.615.635	tonnes,	soit 26,7 %	du tonnage	total.
1883.......	25.129.391	—	soit 28,2 %	—	—
1886.......	22.790.667	—	soit 31,1 %	—	—
1890.......	29.106.024	—	soit 31,5 %	—	—
1892.......	27.505.723	—	soit 30,0 %	—	—
1893.......	29.712.281	—	soit 28,7 %	—	—
1894.......	30.349.918	—	soit 30,3 %	—	—
1895.......	**31.617.532**	—	soit **31,6** %	—	—
1896.......	**31.938.162**	—	soit **30,7** %	—	—
1897.......	**33.343.639**	—	soit **30,9** %	—	—
1898.......	**35.016.672**	—	soit **30,8** %	—	—

Comme on le voit, il y a eu néanmoins une augmentation de tonnage pour les charbons transportés par les chemins de fer, de 1881 à 1893, d'un peu plus de 7 millions de tonnes ou 31,4 % ; mais sur les voies navigables cet accroissement a été de 2.327.000 tonnes, soit 49,9 % ; il a donc été, proportionnellement, d'un tiers plus élevé que sur les chemins de fer.

Parmi les autres groupes de marchandises, on constate, autant qu'il est possible de le faire depuis 1885 et 1886, que les matériaux de construction ne représentent qu'une faible partie du trafic par chemins de fer ; une diminution analogue s'est produite sur les voies navigables; en réalité, sur les deux voies de trafic, l'augmentation moyenne de cette catégorie de transport est restée proportionnellement inférieure à l'augmentation totale. Ce phénomène n'a donc pas pour cause un changement dans l'acheminement de la marchandise, c'est plutôt un incident économique qui peut très bien provenir d'un ralentissement de la consommation. Cela s'explique, si l'on réfléchit que les travaux de construction s'exécutent principalement dans les années qui

suivent une grande guerre, et qu'en France, surtout au début de l'exécution du *Grand Programme* (1879 à 1883), il y a eu forcément un plus grand nombre de transports de matériaux de construction : il n'y a donc pas à s'étonner si un ralentissement a pu se produire postérieurement.

L'importance du trafic des produits agricoles, des produits manufacturés et autres produits industriels sur les chemins de fer, qui était en 1886 de 36,2 °/₀ et en 1893 de 35,6 °/₀, est restée la même depuis 1886, sauf pour les « engrais » et le groupe « produits divers » qui se sont accrus dans une proportion assez forte : engrais, 2,8 °/₀ en 1886 et 4,8 °/₀ en 1883; produits divers, 15,8 °/₀ en 1886 et 18,1 °/₀ en 1893.

De plus, il est à noter que les voies navigables n'ont jusqu'ici fait aucune concurrence aux expéditions de détail. M. Fleury a pu, en 1892[1], signaler ce fait au Congrès international de la navigation intérieure en France, à Paris.

Le trafic des denrées qui, sur les chemins de fer, comprend pour un très gros chiffre les comestibles frais exigeant un transport rapide[2], n'a pas été déplacé au profit des voies navigables; cela tient probablement à ce que les tarifs par voie ferrée favorisent le développement de ce trafic[3].

Pour ces transports, le fret a encore augmenté; et, puisqu'il n'a pas diminué sur les chemins de fer, il s'ensuit que l'amélioration des voies navigables a permis d'augmenter le trafic.

Il ne faut pas oublier, du reste, quand on évalue l'influence réciproque des voies navigables et des chemins de fer sur le développement du trafic, que chaque augmentation de trafic d'une de ces voies n'indique pas absolument une concurrence subie par l'autre; elle signifie que dans les régions où un canal et un chemin de fer ont les mêmes éléments de trafic, chacun peut avoir son trafic propre, et que, si une des voies ayant des conditions de trafic particulièrement favorables venait à disparaître, son trafic ne reviendrait pas inévitablement à l'autre; il pourrait disparaître tout simplement, car il repose soit sur la rapidité et la régularité absolues des transports par voie de fer, soit sur la modicité des prix du transport par eau, et il dépend absolument de l'une ou de l'autre de ces conditions[1].

Dans le groupe des produits manufacturés on constate que le fret a légèrement augmenté (7,1 °/₀ en 1886, et 7,9 °/₀ en 1894) et que le transport par chemins de fer n'a pas diminué (6,7 °/₀ en 1886, et 6,9 °/₀ en 1894). Pour les autres produits industriels, les différences des pourcentages respectifs,

1. M. Fleury, *Influence réciproque des voies navigables et des chemins de fer en France* (Paris, 1892, page 3).

2. Dans les transports de comestibles frais on compte également des chargements par wagon complet, par exemple les betteraves destinées aux râperies.

3. La tarification française, avec tarifs décroissants, facilite le trafic.

Otto de Terra, dans son article *Eisenbahnen nnd Zwischenhandel*, dans le *Sozialen Praxis* (5ᵉ année, 1896, nº 48, page 1237), explique l'organisation fort intéressante des Compagnies anglaises des chemins de fer qui ont récemment facilité le trafic direct entre les producteurs des campagnes et les consommateurs des villes traversées.

4. A cet égard, M. Beaurin-Gressier, dans le *Dictionnaire des finances* (II, page 653), admet que le trafic enlevé aux voies navigables, par l'établissement d'une taxe, n'irait pas aux chemins de fer, que ce trafic serait purement et simplement anéanti, et que l'existence d'un grand nombre d'industries, liée à la possibilité de ces transports, serait brisée. Aussi l'annihilation des voies navigables, qu'une taxe réaliserait non moins sûrement que ne pourrait le faire le rétablissement d'obstacles matériels supprimés à grands frais, serait-elle un désastre au point de vue de la prospérité future de la nation.

afférents aux années 1886 à 1893 sont trop petites pour qu'on en puisse conclure à un déplacement de trafic.

Cet examen détaillé montre que la concurrence des voies navigables à l'égard des chemins de fer, si elle existe, n'apparaît que pour les transports de charbon ; l'augmentation du fret est, en effet, à peu près égale à la diminution constatée sur les chemins de fer.

Pour quelques groupes il y a une augmentation du pourcentage sur les voies navigables, sans qu'il y ait diminution correspondante sur les chemins de fer ; pour le groupe « matériaux de construction », on constate des diminutions sur la voie d'eau et la voie ferrée ; pour d'autres catégories, « engrais, produits divers », il y a augmentation sur les chemins de fer, sans diminution correspondante pour la voie d'eau. On ne peut donc pas prétendre que les voies navigables constituent des voies concurrentes aux chemins de fer, excepté pour le charbon qui bénéficie d'un prix de fret très bas.

On arrive à des conclusions analogues en comparant, pour les différents groupes de marchandises, l'augmentation du tonnage par eau et par chemin de fer.

Augmentation du tonnage de 1886 à 1893.

DÉSIGNATION DES GROUPES	VOIES NAVIGABLES		CHEMINS DE FER		PROPORTION 0/0 PAR GROUPE	
	Tonnes	0/0	Tonnes	0/0	Voies navigables	Chemins de fer
Houilles et combustibles minéraux	1.029.847	17,3	6.921.614	30,4	13	87
Matériaux de construction......	1.300.857	19,3	2,077,030	20,2	38	62
Bois de chauffage et de service.	[1]) 261.352	14,8	[2]) »	»	»	»
Engrais........................	395.643	33,5	2.801.918	133,1	12	88
Produits agricoles..............	793.664	26,6	3.289.316	23,0	20	80
Fontes et fer..................	560.129	37,6	1.560.299	31,6	26	74
Autres produits industriels[3].....	155.145	25,5	2.194.474	29,6	7	93
Divers.........................	— 42.487	12,9	4.795.489	41,5	4	96
ENSEMBLE............	4.454.150	21,2	23.640.140	32,2	18	82

D'après ce tableau, pour toutes les catégories de marchandises, sauf pour les produits manufacturés et les produits agricoles, l'augmentation a été plus grande sur les chemins de fer que sur les voies navigables pour les combustibles minéraux et les matériaux de construction ; même, on avait, il est vrai, constaté[4] une diminution relative dans le transport total par voie ferrée.

1. Y compris le bois de flottage.
2. Pour les chemins de fer, ces transports font partie du groupe *matériaux de construction* et du groupe *marchandises diverses.*
3. Y compris les machines.
4. Voir page 859.

De 84.647.497 tonnes en 1881, il est tombé à 73.382.361 en 1886, ce dernier chiffre marquant le point le plus bas de la dépression économique. Pour les marchandises transportées par eau, au contraire, elles passaient de 19.740.239 en 1881 à 21.050.180 tonnes en 1886; en d'autres termes, en même temps que le trafic par chemins de fer avait baissé de 13,3 %, il avait augmenté de 6,2 % sur les voies navigables. Cela explique fort bien que les chemins de fer, dans la période suivante (1886-1894), aient compensé cette perte de 13,3 % et qu'ils aient dépassé d'autant l'augmentation du fret. On le voit encore mieux par les deux dernières colonnes du tableau ci-dessus, où le pourcentage des augmentations des différents groupes de marchandises est indiqué, étant donné que l'on compare ainsi, en même temps, la longueur respective des deux voies de trafic en 1893. Dans cette même année, d'après le tableau de la page 852, ces longueurs étaient de 26 % et de 74 %.

En comparant maintenant les pourcentages des augmentations du trafic par voie de fer ou par voie d'eau, on voit que la proportion est de :

62 % pour les matériaux de construction ;

74 % pour les produits manufacturés;

82 % pour l'ensemble du trafic.

Il ne peut donc pas être question d'une prétendue concurrence écrasante des voies fluviales et des canaux.

Il reste encore à examiner le tonnage kilométrique des marchandises, au point de vue de la question de concurrence. Sous ce rapport, les chiffres donnés au tableau de la page 857 constatent les déplacements de trafic.

Le charbon, les matériaux de construction, les produits manufacturés et agricoles occupent le premier rang dans les transports par chemins de fer et par eau; en 1883, leur total atteignait 80,7 %, en 1894, 83,4 % du tonnage kilométrique total. La variation la plus grande concerne les transports de charbon (en 1883 : 35,5 %, en 1894 : 40,1 %). Les produits agricoles restent à peu près stationnaires (en 1883 : 13,5 %, en 1894 : 14,2 %), de même que les produits manufacturés (en 1883 : 10,1 %, en 1894 : 13,0 %). Par contre, les matériaux de construction ont beaucoup diminué (en 1883 : 21,6 %, en 1894 : 16,1 %). Pour les engrais (en 1883 : 1,7 %, en 1894 : 3,2 %) et pour les « autres produits industriels » (3,7 et 5,3 %), les augmentations sont insignifiantes; il en est de même des diminutions constatées pour les bois, les machines et les « produits divers ».

Le fret, pour certains groupes, a donc augmenté dans une plus forte proportion que pour les autres; quant à savoir si les chemins de fer en ont subi le contre-coup, on ne pourrait l'affirmer que si les transports effectués par ces derniers avaient baissé dans la même proportion. Malheureusement la statistique des chemins de fer ne fournit aucun chiffre pour les divers groupes de marchandises, à l'exception toutefois des combustibles.

On ne peut donc raisonner qu'en prenant les résultats globaux et ceux concernant plus spécialement la houille.

Le tableau suivant permet de comparer les parcours moyens sur les voies navigables d'une tonne des différentes catégories de marchandises et sur les chemins de fer, le parcours moyen pour l'ensemble des marchandises, et en particulier pour la houille.

	1883	1886	1889	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
					I. — VOIES NAVIGABLES.					
	kilom.	kilom.	kilom.	kilom.	kilom.	kilom.	kilom.	kilom.	kilom.	kilom.
Combustibles minéraux....	164	180	186	192	199	201	202	206	209	206
Matériaux de construction.	66	70	70	73	73	74	70	70	70	66
Bois à brûler et de service.	145	146 (1	156	148	148	127	137	136	137	146
Engrais..................	35	49	53	67	69	76	80	70	76	77
Produits agricoles..........	123	143	137	152 (2	144	133	133	132	139	147
Industrie métallurgique....	173	216	212	220	231	232	225	244	240	242
Produits industriels........		239	240	240	243	243	247	269	255	256
Machines..................	172		181	222	220	183	242	256	246	213
Divers....................		130	133	103	89	71	76	71	78	88
Bois flotté................		(1	128	98	102	93	91	90	94	89
ENSEMBLE.........	114	133	135	139	141	140	139	140	143	141
					II. — CHEMINS DE FER.					
ENSEMBLE des marchandises.	124,2	126,9	127,0	126,6	126,0	126,0	127,9	127,0	127,2	129
Houille....................	84,7	94,9	97,5	99,4	99,5	99,3	101,0	100,4	100,9	101,7

On a constaté également des changements considérables dans les parcours moyens : de 1883 à 1894 ces parcours ont augmenté de 34 kilomètres pour les combustibles minéraux, de 41 kilomètres pour les engrais, de 59 kilomètres pour les produits manufacturés, de 8 kilomètres pour les matériaux de construction, de 10 kilomètres pour les produits agricoles et de 4 à 5 kilomètres pour les produits industriels; par contre, il y a eu diminution pour le bois, y compris les bois flottés et pour les « produits divers ». En outre, pour les produits agricoles, on a constaté à deux reprises des oscillations particulièrement remarquables; en 1888 et en 1892, le parcours moyen a été de 152 kilomètres, mais a baissé énormément l'année suivante. On ne doit pas considérer ces phénomènes comme le résultat de la concurrence; ils proviennent de la situation économique qui exerce son influence sur le trafic de l'une des deux voies, sans avoir de répercussion sur l'autre. C'est ainsi que les variations du parcours moyen pour les produits agricoles résultent principalement des mauvaises récoltes dans certaines régions, et, lorsqu'il y a lieu de combler les déficits de certains départements, situés à des distances plus ou moins grandes des lieux de production, la navigation peut effectuer les transports sans qu'il y ait perte ou gain pour les chemins de fer.

1. Y compris le bois de flottage.
2. En 1888 également.

En résumé, le parcours moyen pour l'ensemble du trafic, après avoir été de 114 kilomètres en moyenne en 1883, s'est élevé, d'un mouvement presque constant, jusqu'à 140 kilomètres, en 1894, c'est-à-dire de 26 kilomètres = 24,5 $^0/_0$; c'est la conséquence de l'amélioration des voies navigables. Toutefois, eu égard aux dépenses faites et au total des travaux exécutés depuis 1879, l'accroissement n'est pas considérable.

Par contre, pendant cette période, le parcours moyen par chemins de fer n'a pas baissé, malgré la construction de nombreuses lignes secondaires et transversales, lesquelles ont eu pour effet non seulement de donner[1] pour les transports à faible distance des facilités de plus en plus grandes, mais de raccourcir les distances d'une façon appréciable.

Donc, puisque le parcours moyen par voies ferrées n'a pas varié, qu'il est resté à 126 kilomètres environ, on ne peut pas conclure que les voies navigables ont exercé en France une concurrence susceptible d'arrêter le développement du trafic par voies ferrées.

Récapitulons brièvement les divers incidents relatifs au développement du trafic des voies navigables en France et à leurs relations avec les chemins de fer : le trafic par eau jusqu'en 1880 est resté à peu près stationnaire.

Le programme de 1879, qui a eu pour résultat d'augmenter le réseau et d'accroître ses conditions de navigabilité, fut suivi de la suppression complète des droits de navigation.

La transformation du réseau fluvial, qui a consisté surtout dans l'amélioration des lignes existantes et dans la construction de quelques canaux de peu d'étendue, donne une activité nouvelle au trafic par eau, jusque-là sans variation sensible.

L'augmentation du tonnage se produisit en même temps que l'accroissement du parcours moyen. Mais l'augmentation du trafic resta fort inférieure à celle des chemins de fer.

AUGMENTATION DE 1886 A 1893.

Chemins de fer........................	82 $^0/_0$
Voies navigables........................	18 $^0/_0$

Même en prenant la période de 1881 à 1894, pendant laquelle le trafic par voies ferrées a subi une dépression pour des raisons d'ordre économique, l'augmentation du trafic ressort à :

64 $^0/_0$ pour les chemins de fer
36 $^0/_0$ pour les voies navigables

De 1881 à 1894, la progression du tonnage a été à peu près identique sur les deux voies : 1.738.000.000 et 1.730.000.000 tonnes kilométriques ; quant à l'accroissement de 1886 à 1894, il est, sur les chemins de fer, de 3.168 millions de tonnes kilométriques et, sur les canaux, de 1.114 millions, soit : 74 $^0/_0$ et 26 $^0/_0$.

1. Voir chapitre XVIII, page 689.

En définitive, on peut affirmer que la navigation ne s'est pas substituée aux chemins de fer. Il y a lieu encore une fois d'insister sur ce fait que, sur les voies ferrées, le trafic a augmenté et que le parcours moyen est resté le même, quoique les réseaux se soient étendus continuellement par des lignes peu fréquentées dans les premières années d'exploitation, ce qui ne pouvait que faire baisser la moyenne des recettes ou celle du mouvement.

A ce point de vue, ce n'est pas l'ensemble des chemins de fer de la France, mais bien les lignes pouvant entrer en concurrence avec les voies navigables qu'il faudrait examiner; car il est certain que plusieurs lignes d'intérêt général anciennes et quelques autres plus récentes peuvent défier toute concurrence.

La longueur invariable du réseau des canaux et l'amélioration continue de leur navigabilité empêchent de les comparer exactement avec les chemins de fer, dont le réseau augmente chaque année; aussi le développement du trafic par voies ferrées prendra-t-il nécessairement un tout autre caractère, dès que les travaux de construction, encore en souffrance, seront achevés, et que ce développement du trafic, n'étant plus contrebalancé par des constructions toujours nouvelles, apparaîtra, comme c'est actuellement le cas pour les canaux, sur un réseau d'une longueur invariable; on possédera alors les éléments d'une comparaison rigoureuse. Aujourd'hui, au contraire, la question principale ne peut être de savoir si le trafic des voies navigables a augmenté d'un tant pour cent, inférieur ou supérieur à celui des chemins de fer, mais seulement de se rendre compte dans quelle proportion l'augmentation totale se répartit entre les deux voies de transports, et si la part des chemins de fer dans l'augmentation du tonnage est, par rapport aux voies navigables, proportionnelle à la longueur du réseau ferré comparée à celle du réseau navigable.

Les progrès de la navigation intérieure française, dans la période postérieure à 1880, comparés à ceux constatés avant cette date, sont certainement très considérables; mais, par rapport à ceux des chemins de fer, ils ne sont pas encore ce que l'on aurait pu espérer, d'après les efforts et les sacrifices en argent des quinze dernières années.

En Allemagne, autant qu'on peut conclure des chiffres donnés par les auteurs compétents, il en est à peu près de même.

D'après Kurs, qui a cherché à remplacer par des chiffres plus exacts les résultats obtenus par Sympher[1] et à y joindre ceux de l'année 1891[2], le trafic s'est développé sur les voies navigables allemandes, par rapport au trafic des chemins de fer, dans la proportion indiquée dans le tableau de la page 866.

1. Sympher, *Der Verkehr auf den deutschen Wasserstrassen in Jahren*, 1875 et 1885, page 8.

2. Kurs, *Schifffahrtstrassen im deutschen Reich*, dans les *Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik*, volume X, 1895, page 671.

Longueur et trafic des voies navigables intérieures allemandes et des chemins de fer [1].

ANNÉES	LONGUEUR EXPLOITÉE		TONNAGE EN MILLIERS DE TONNES			TONNAGE KILOMÉTRIQUE MOYEN		PARTS PROPORTIONNELLES	
	Voies navigables	Chemins de fer	Voies navigables	Chemins de fer	Total	Voies navigables	Chemins de fer	Voies navigables	Chemins de fer
	kilom.	kilom.						%	%
1875...	12.319	26.473	2.900.000	10.392.631	13.292.631	235.409	392.533	21,8	78,2
1885...	12.434	37.470	4.800.000	15.993.231	20.793.231	386.038	426.828	23,1	76,9
1891...	12.516	43.348	6.967.000	23.187.532	30.154.532	556.647	534.408	23,1	76,9

Les chiffres de ce tableau démontrent l'existence de phénomènes absolument analogues à ceux qui ont été constatés en France. Si l'on considère le développement du trafic, celui des canaux est bien plus considérable que celui des chemins de fer ; le nombre des tonnes kilométriques a presque triplé depuis 1875, tandis que, pour les chemins de fer, il a à peine doublé ; le tonnage moyen kilométrique qui, sur les canaux, était en 1875 de plus de 100.000 tonnes au-dessous de celui des chemins de fer, l'a dépassé depuis 1891 ; en revanche, la longueur du réseau navigable est restée, comme en France, presque la même ; le réseau des chemins de fer, au contraire, a augmenté, depuis 1885, de 3.900 kilomètres en chiffres ronds et, depuis 1875, de 6.900 kilomètres ; comme les proportions (23,1 % et 76,9 %) n'ont guère varié depuis 1885, on peut dire que le développement du trafic a été identique sur les chemins de fer et sur les canaux allemands.

La navigation intérieure française n'a pas encore pleinement utilisé l'amélioration de son réseau en faveur de l'extension de son exploitation ; cela s'explique en regardant en arrière : ayant eu de bonne heure la disposition d'un réseau étendu, habituée depuis longtemps, par l'unification en 1836 et la diminution progressive des taxes de navigation, à mener un train de vie toujours analogue, la population des bateliers en France s'est accoutumée, depuis bien des générations, à une routine qu'il est assez difficile de transformer.

Cette lenteur a été révélée par M. Fleury, au Congrès de Paris en 1892, qui a adressé un appel à l'industrie française de la navigation et lui a demandé de mieux approprier son exploitation aux besoins modernes, c'est-à-dire de diminuer ses frais et de réduire en proportion ses tarifs, afin d'être en état de faire concurrence aux chemins de fer [2]. M. Fleury montre

1. Y compris les petits chemins de fer. Les chiffres donnés pour les chemins de fer se rapportent à leurs années d'exploitation 1885-1886 et 1891-1892. Ceux donnés pour les voies navigables s'appuient sur des évaluations de Sympher et de Kurs.

2. M. Fleury, *Rapports entre les voies navigables et les chemins de fer en France* (Paris, 1892, page 16).

à ce propos que, si un chargement de 300 tonnes, fait par chemin de fer, coûte, il est vrai, presque six fois plus que par les voies navigables, cette majoration de prix est largement compensée par la rapidité avec laquelle le chemin de fer fait voyager ses marchandises, attendu que, depuis 1886, les chemins de fer ont transformé trente-sept fois la capacité de transport de leur matériel, et la navigation huit fois seulement.

Quelles que soient les entraves opposées au développement de la navigation actuelle en France par le prix de revient, et par les prix de transport qui en sont la conséquence, M. Fleury montre clairement, par de nombreux exemples, que ce n'est pas par le transport des marchandises aux tarifs les plus réduits que les chemins de fer font concurrence à la navigation. Sans compter la rapidité plus grande des chemins de fer, la longueur du parcours presque toujours plus grande du canal suffirait, à elle seule, pour maintenir les prix du fret au-dessous des tarifs correspondants des chemins de fer.

Cette différence, que l'on peut déterminer pour chaque cas, en réduisant le tarif par voies ferrées proportionnellement à la longueur de la voie navigable (Ulrich[1] estime de 10 à 20 °/₀ pour l'Allemagne, et M. Leygue[2] à 20 °/₀ en moyenne pour la France), ne permettrait pas de faire concurrence aux chemins de fer. Sur ceux-ci, en effet, le transport se fait plus rapidement, il y a moins de déchets ou de dépréciation des marchandises : c'est donc pour le commerce une économie d'intérêts et de capital que M. Leygue chiffre à 20 °/₀, et M. Fleury à 25 °/₀.

Nous en donnons quelques exemples dans le tableau de la page 868 : la dernière colonne indique les taux où devraient descendre, d'après le calcul de M. Fleury, les prix du fret sur les voies navigables, en diminuant les prix de revient, pour pouvoir concurrencer les tarifs des chemins de fer correspondants, alors que les prix réels de transport ont dépassé, en moyenne, de 25 °/₀ le tarif des chemins de fer, calculé d'après la longueur de la voie fluviale.

Ce tableau montre également que les parcours par eau sont souvent plus longs que par chemins de fer, ce qui explique, en partie, que le parcours moyen d'une tonne, sur les voies navigables françaises, est relativement peu élevé ; il ne faut pas oublier non plus que sur les voies naturelles, surtout sur les grands fleuves, le prix du fret, permettant de faire une sérieuse concurrence aux chemins de fer, se rapproche beaucoup des prix de transport des chemins de fer.

1. Ulrich, *Staffeltarife und Wasserstrassen*, page 162.
2. M. Leygue, *Chemins de fer*, page 171.

Situation de la concurrence entre les voies navigables et les chemins de fer.

PARCOURS	NATURE ET POIDS de la MARCHANDISE		DISTANCE		TARIF PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE		
			Chemins de fer	Voies navigables	Prix réel par chemins de fer	Prix ramené à la longueur de la distance par eau	PRIX DE CONCURRENCE — 75 % du prix indiqué à la colonne 6
1	2		3	4	5	6	7
			kilom.	kilom.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Paris à Dunkerque	Plâtre	1.000t	267	476	2,62	1,47	1,10
Lens à Paris	Houille	1.000t	210	372	3,30	1,85	1,39
Givet à Reims et à Paris	Ardoises	5t	312	460	3,50	2,38	1,77
Vorangeville à Dunkerque	Soude	10t	476	619	2,16	1,66	1,25
Saint-Vincent à Valenciennes	Min. de fer.	300t	348	512	1,72	1,16	0,87
Lens à Nancy	Houille	300t	392	505	2,21	1,71	1,29
Frouard à Givet	Min. de fer.	10t	257	295	2,55	2,22	1,67
Vorangeville à Givet	Soude	10t	278	337	4,17	3,34	1,51
Havre au Château-Nomexy.	Cotons en balles.	10t	642	828	5,06	3,92	2,94
Havre à Épinal	*Id.*		630	843	5,15	3,85	2,89
Havre à Nancy	*Id.*		585	786	5,56	5,56	3,10
Havre à Thaon	*Id.*		634	834	5,16	3,89	2,92
Havre à Paris	Céréales	5.000kg	226	375	3,09	1,87	1,40
Rouen à Paris	*Id.*		134	246	3,07	2,03	1,53
Cette à Paris	*Id.*		776	1.025	3,61	2,73	2,05
Aigues-Mortes à Lyon	Sel	500kg	321	321	3,42	3,42	2,57
Cette à Bordeaux	Sel dénaturé.		473	505	2,24	2,10	1,58
Rive-de-Gier au Creusot	Houille	10t	88	129	3,41	2,32	1,55
Valenciennes à Nevers	*Id.*		548	629	3,30	2,89	2.17
Decize à Bercy	Charbon de bois.	10t	290	323	5,01	4,48	3,36

Il est certain que la navigation intérieure française n'a pas encore atteint son maximum de développement et de production; bien des obstacles sur plusieurs grandes lignes s'opposent au passage des grands bateaux sur les canaux. Quand la construction sera améliorée, la navigation pourra, de plus en plus, utiliser des bateaux de construction moderne donnant de meilleurs rendements et, surtout, elle pourra remplacer la traction animale par des modes d'exploitation plus avantageux et plus rapides. Elle augmentera certainement ainsi son trafic dans l'avenir, mais elle n'arrivera pas à l'emporter sur les chemins de fer qui, jusqu'à l'expiration des concessions, peuvent opérer des réductions de taxes de plus de 600 millions, sans

compter l'accroissement annuel des produits nets évalué à 10 millions en chiffres ronds[1].

Cette opinion est d'autant plus vraisemblable que les tarifs mobiles, préconisés en Allemagne pour permettre aux chemins de fer de tenir tête victorieusement à la concurrence menaçante de la navigation intérieure, sont dès aujourd'hui, avec toute leur élasticité, en usage sur les chemins de fer français, et le Gouvernement Français a toujours su les utiliser pour le développement des forces économiques du pays qui produit des marchandises de toute espèce et qui les expédie ensuite aux consommateurs à des prix de plus en plus réduits.

Le complément de la navigation intérieure, sa continuation en quelque sorte, c'est le cabotage.

Selon le langage technique maritime, on considère comme cabotage, d'après la loi du 14 juin 1854, la navigation exercée en deçà des 30e et 72e degrés de latitude nord entre le 15e degré de longitude ouest et le 44e degré de longitude est, comptés du méridien de Paris, c'est-à-dire la navigation dans presque tous les ports des mers européennes ; d'après la législation française en matière de douane et d'impôt, de même que d'après les usages internationaux, la dénomination de cabotage ne s'applique qu'au transport des marchandises entre deux ports français, c'est ce qui le distingue de la navigation au long cours.

Le cabotage est exclusivement réservé au pavillon français. Il n'y a exception que : 1° pour les navires étrangers frétés pour le compte du Gouvernement ; 2° pour les navires monégasques (traité d'union douanière du 9 novembre 1865) ; 3° pour les bateaux à vapeur italiens, mais seulement dans les ports de la Méditerranée (traité du 13 juin 1862). Cette dernière exception résulte d'une clause de réciprocité, car il est permis également aux bateaux français de faire du cabotage entre les ports italiens. La convention a été conclue par le Gouvernement Français, afin, surtout, de conserver à la marine marchande française le trafic international qu'elle avait pu développer, avant l'unification politique de l'Italie, entre les ports des différents Etats de la Péninsule.

Les marchandises transportées par le cabotage français d'un port à un autre port de la France ne sont sujettes à aucun droit d'entrée ni de sortie (loi du 22 août 1791) et, pour les impôts indirects, elles ont part aux modérations accordées au trafic indigène.

Les bateaux qui les transportent sont, non seulement exemptés du droit de navigation auquel sont soumis les bateaux étrangers dans les ports français, mais encore ils bénéficient de nombreuses franchises[2].

Ces exemptions nécessitent, d'autre part, une grande surveillance, car il est nécessaire de s'assurer si les marchandises, à leur arrivée au lieu de destination, sont bien les mêmes que celles qui ont été chargées dans le port de sortie, et il faut surtout empêcher qu'en relâchant dans un port étranger, ou par un transbordement en pleine mer, on n'échange la cargaison contre une

1. Voir chapitre XVII, page 557.
2. Voir les *Finances de la France*, de M. de Kaufmann (traduction française, pages 362 et 364).

autre. Aussi les contraventions sont-elles punies fort rigoureusement : confiscation de tout le chargement ou de la portion qui n'est pas identique et, en outre, amende de 500 francs.

Du reste, il y a des ordonnances précises permettant aux navires français de long cours de prendre, à leur sortie, outre leur cargaison destinée aux pays étrangers ou aux colonies, des marchandises de cabotage pour un autre port français ; de même, quand ils reviennent en France, en touchant à un port français, ils peuvent prendre d'autres marchandises après débarquement d'une portion de leurs chargements. Les bateaux effectuant le cabotage peuvent, en cours de route, faire escale à l'étranger et y débarquer des marchandises chargées en France pour cette destination ; ils peuvent aussi embarquer pour la France, dans les ports étrangers d'escale, toutes marchandises étrangères non similaires de marchandises de cabotage qui se trouvent à bord.

Ces dispositions concernent principalement le cabotage français qui fait le trafic entre les ports de la Méditerranée et ceux de l'Océan, et inversement, en contournant les côtes d'Espagne. Ce cabotage est appelé grand cabotage, pour le distinguer du petit cabotage qui ne se fait qu'entre les ports d'une même mer.

D'après ce qui précède on voit que les données sur le nombre des navires faisant le cabotage français n'ont qu'une valeur proportionnelle, puisque des bateaux italiens, aussi bien que des navires français de long cours, peuvent prendre part au transport des marchandises de cabotage.

En 1893, le cabotage français comprenait :

	NOMBRE DE NAVIRES	TONNAGE	ÉQUIPAGE
Navires à voiles...........	1.666	81.363	5.702 marins.
Vapeurs..................	172	28.253	1.097 marins. 579 chauffeurs et mécaniciens
ENSEMBLE..........	1.838	109.616	7.378

Les deux tableaux de la page 871, dont le premier donne les chiffres depuis 1837, par périodes de dix années en moyenne, et le second représente les différentes années de la période la plus récente, depuis 1881, indiquent les résultats généraux du cabotage. Il y a lieu de remarquer que les chiffres de ces tableaux ne se rapportent qu'au cabotage entre ports français, y compris le cabotage d'Algérie qui, en vertu d'une ordonnance spéciale, rentre dans la catégorie de cabotage français.

Tonnage moyen du cabotage français de 1837 à 1896.

PÉRIODE	NOMBRE DE TONNES		
	GRAND CABOTAGE	PETIT CABOTAGE	ENSEMBLE
1837-1846	181.415	1.827.606	2.009.021
1847-1856	172.944	2.082.807	2.255.751
1857-1866	75.359	2.261.833	2.337.192
1867-1876	58.596	1.970.416	2.029.012
1877-1886	88.439	1.945.676	2.034.115
1887-1896	**198.421**	**2.468.971**	**2.667.392**

Tonnage du cabotage français, de 1881 à 1894 (Mouvement général des marchandises).

ANNÉES	NOMBRE DE TONNES				
	GRAND CABOTAGE	PETIT CABOTAGE	ENSEMBLE	PROVENANT DE PORTS	
				de l'Océan	de la Méditerranée
1881	79.121	1.899.115	1.978.236	1.285.548	692.688
1882	73.310	1.911.855	1.985.165	1.277.173	707.992
1883	99.347	2.036.706	2.136.053	1.404.760	731.293
1884	89.742	1.962.649	2.052.391	1.422.142	630.249
1885	121.719	2.023.694	2.145.413	1.462.127	683.286
1886	115.629	2.116.418	2.232.047	1.531.036	701.011
1887	124.268	2.174.874	2.299.142	1.619.731	679.411
1888	130.929	2.228.546	2.359.475	1.675.365	684.110
1889	141.538	2.387.126	2.528.664	1.770.322	758.342
1890	167.168	2.584.871	2.752.039	1.984.191	767.848
1891	164.806	2.379.043	2.543.849	1.806.268	737.581
1892	214.942	2.454.035	2.668.977	1.857.826	811.151
1893	254.250	2.446.653	2.700.903	1.904.407	796.496
1894	241.416	2.524.791	2.766.207	1.941.105	825.102
1895	**257.246**	**2.615.146**	**2.872.392**	**2.005.855**	**866.537**
1896	**287.650**	**2.894.620**	**3.182.270**	**2.376.761**	**805.509**
1897	**321.325**	**2.979.331**	**3.300.656**	**2.376.342**	**924.314**
1898	**362.492**	**3.019.636**	**3.382.128**	**2.509.298**	**872.830**

D'après les tableaux précédents, le grand cabotage entre les ports de la Méditerranée et de l'Océan a éprouvé une diminution constante depuis l'apparition des chemins de fer jusque vers la fin de la période décennale 1870-1880. Cela n'a rien de surprenant et s'explique aisément par la création des voies ferrées et par l'obstination des armateurs à maintenir la navigation à voiles; la diminution de la durée du transport entre Bordeaux et les ports de la Méditerranée, par la ligne d'intérêt général du chemin de fer du Midi achevée en 1857, comparée au temps que mettait un caboteur à voiles, en passant par le détroit de Gibraltar, était en effet si considérable que cette économie de temps et d'argent, s'ajoutant à la suppression des dangers de la traversée du golfe de Gascogne, compensait largement le prix réduit du fret maritime.

Mais, dans la dernière période décennale, la grande navigation a repris un nouvel élan : le tonnage, après avoir été de 190.700 tonnes, en 1842, avait atteint 283.319 tonnes, en 1852, pour tomber à 74.299 tonnes en 1862. L'adoption de la vapeur dans la navigation a amené pour ces transports un grand changement. Vers 1883, le grand cabotage a fait des progrès remarquables : néanmoins, son importance, qui est de 250.000 tonnes environ en chiffres ronds, est bien faible par rapport à la totalité du trafic.

Le petit cabotage, qui ne transporte que des marchandises entre les ports d'une même mer et qui se fait à date fixe, dans un temps relativement court et avec un risque proportionnellement moindre, n'a pas autant souffert le contre-coup des chemins de fer; il a fallu longtemps, en effet, pour construire des lignes parallèles à la côte, destinées à faciliter les relations directes entre les ports. Aussi constate-t-on que la diminution du petit cabotage, dans les années postérieures à 1870, est à peu près égale à l'augmentation depuis 1883.

Si l'on réunit ensemble la totalité des marchandises transportées par les chemins de fer, les voies navigables et le cabotage, on obtient pour 1894 :

	Tonnes.		%
Marchandises transportées par les lignes d'intérêt général	99.105.421	=	76,39
Marchandises transportées par les voies navigables	27.873.475	=	21,48
Marchandises transportées par le cabotage.	2.766.207	=	2,13
Total	129.745.103		100

L'importance du cabotage est, en somme, bien faible, relativement au trafic intérieur; il faut cependant observer que la plus grande partie des marchandises ainsi transportées pourraient être de celles qui ont été déjà, ou sont actuellement, un des éléments du trafic par voie ferrée, et surtout par voie d'eau, car les matériaux de construction, les céréales et la farine, le vin, les combustibles minéraux, le bois, les produits manufacturés et les minerais qui, d'après le tableau que nous donnons ci-après, constituent avec le

sel les principales marchandises du cabotage, ne proviennent guère, sauf le sel, du voisinage immédiat de la côte; ils y sont amenés par d'autres voies de transport et principalement par voie de mer.

Le tableau suivant indique les catégories de transports par cabotage représentant par an plus de 100.000 tonnes.

Ces marchandises formaient, en 1881, les 68 °/₀ du transport total du cabotage, en 1866 les 68,7 °/₀ et, en 1894, les 68,1 °/₀.

L'importance de ce trafic varie donc beaucoup chaque année.

ANNÉES	MATÉRIAUX de CONSTRUCTION	GRAINS et FARINES	VINS	HOUILLE et COKE	BOIS COMMUNS	SEL MARIN	FONTES FERS ET ACIERS	MATÉRIAUX BRUTS
				Tonnage.				
1881	306.292	285.484	178.048	170.100	168.552	126.107	65.718	65.537
1882	318.151	278.148	180.754	184.979	180 144	133.815	64.197	61.996
1883	279.841	240.565	178.050	177.111	166.481	154.017	85.789	144.853
1884	286.570	292.041	182.429	175.785	138.609	130.080	108.546	143.987
1885	243.345	300.157	212.048	187.995	150.142	149.071	117.374	140.346
1886	273.068	355.514	190.079	170.665	151.275	146.399	106.034	142.358
1887	343.323	366.302	170.608	182.113	153.486	130.493	101.519	62.933
1888	346.406	334.097	174.246	207.269	149.070	121.818	92.686	110.555
1889	313.115	369.048	199 516	254.581	156.722	101 310	88 540	103.848
1890	320.943	345.551	187.752	217.393	143.432	128.128	103.585	259.571
1891	302 935	383.577	199.171	254 669	147.987	123 027	118.906	96.569
1892	349.168	422.852	333.608	246.631	142.789	119.815	106.031	95.000
1893	350.833	468.190	308.356	233.861	157.927	99.767	107.652	68.820
1894	357.360	423.427	310.558	246.200	168.993	126.523	116.187	86.379
1895	**389 475**	**381 579**	**297.071**	**346.675**	**215.948**	**108.598**	**140.208**	**53.732**
1896	**363.178**	**457 123**	**234 981**	**411.962**	**158.984**	**128.870**	**155.527**	**45.796**
1897	**632.504**	**506.949**	**233.463**	**358.816**	**174.643**	**132.510**	**159.021**	**89.137**
1898	**451.189**	**594.488**	**183.347**	**387.486**	**208.815**	**137.003**	**202.511**	**42.040**
				Proportion °/₀.				
1881	15,5	14,4	9,0	8,6	8,5	6,3	3,3	3,3
1886	12,2	15,9	8,5	7,6	6,8	6,5	4,8	6,4
1891	11,9	15,1	7,8	10,0	5,8	4,8	4,7	3,8
1892	13,1	15,8	12,5	9,2	5,3	4,5	4,0	3,5
1893	13,0	17,3	11,4	8,6	5,8	3,7	4,0	2,5
1894	12,9	15,3	11,2	8,9	6,1	6,4	4,2	4,9
1895	**13,5**	**13,4**	**10,3**	**12,0**	**7,8**	**3,7**	**4,5**	**1,9**
1896	**11,4**	**14,3**	**7,7**	**12,9**	**4,9**	**4,0**	**4,9**	**1,4**
1897	**19,1**	**15,3**	**7,0**	**10,9**	**5,2**	**4,0**	**4,8**	**2,7**
1898	**13,3**	**17,5**	**5,4**	**11,4**	**6,1**	**4,0**	**6,0**	**1,2**

Pour aucune de ces marchandises, le chiffre absolu du tonnage n'a diminué depuis 1880; mais le total des céréales, des blés et des vins, dans les dernières années, a beaucoup augmenté; les bois et le sel présentent le

même tonnage en 1894 qu'en 1881 : mais il y a eu un déplacement pour les matériaux de construction.

C'est le même phénomène que nous avons déjà constaté, en étudiant le trafic des chemins de fer et celui de la navigation intérieure. L'augmentation des chargements de vin, pendant les dernières années, vient confirmer, au contraire, l'opinion que nous avons déjà émise[1], à savoir que les échanges de vins entre le Midi et le Nord de la France se font toujours de préférence par eau et utilisent, par suite, le grand cabotage.

Cette courte étude sur le cabotage suffit pour montrer que les chemins de fer ont bien moins encore à craindre la concurrence du cabotage que celle des voies navigables intérieures : il semble même que l'ancienne prospérité du grand cabotage redeviendra telle qu'elle était avant la naissance des chemins de fer ou pendant la période de leur enfance.

1. Voir chapitre XVI.

CHAPITRE XX.

LES CHEMINS DE FER EN FRANCE AU POINT DE VUE DU TRAFIC.

En décrivant la politique suivie, en France, pour les chemins de fer, nous avons montré comment l'Etat s'était efforcé d'encourager le développement du moyen de transport le plus important des temps modernes et avait réussi à sillonner le pays de voies ferrées. Nous avons exposé, ensuite, comment ont été réglés les rapports de l'Etat français avec les chemins de fer dans le passé, le présent et pour une série d'années dans l'avenir; nous avons indiqué également les relations financières des Compagnies avec leurs actionnaires ou obligataires et avec l'Etat, et nous avons jeté un coup d'œil sur ce qui se passera au moment de l'expiration des concessions.

Enfin, nous avons exposé l'action de l'Etat, pouvoir souverain vis-à-vis des chemins de fer, et, particulièrement, ses droits en matière d'homologation des tarifs.

Il nous reste à étudier, dans un dernier chapitre, comment les voies ferrées remplissent leur rôle industriel, à quelles exigences elles doivent donner satisfaction sur le terrain économique, et comment l'Etat se comporte vis-à-vis des Compagnies. Cette étude complètera notre travail et fera bien ressortir l'importance de la politique française en matière de chemins de fer pour le développement du pays.

Au point de vue des liens économiques et sociaux, les relations entre deux régions ne dépendent pas seulement de la distance géographique qui les sépare. Il faut également tenir compte de trois facteurs : 1° le temps qu'il faut pour réaliser ce rapprochement; 2° les frais nécessaires; 3° les dangers ou les risques du voyage.

En somme, pour le trafic, la distance n'est pas l'élément essentiel. Ce sont les conditions techniques et économiques qui suppriment plus ou moins les distances.

Le coureur de profession n'ayant que sa force musculaire, de même que l'homme réduit à ses simples forces, parcourt tout au plus 7 kilomètres à l'heure, soit à peine 60 kilomètres par jour; l'éléphant, utilisé comme bête de somme, parcourt 100 kilomètres par jour; le renne atteint 150 kilomètres; le cheval, avec une vitesse de 10 à 12 kilomètres par heure, ne peut dépasser 80 kilomètres par jour. En outre, pour ces transports par animaux, il faut avoir un équipement convenable, un homme doit escorter le convoi, et il faut, — c'est même la chose essentielle, — des chemins praticables.

En France, jusqu'au VIIe siècle, les seules routes dont on retrouve la trace avaient été établies par les légions romaines. Charlemagne en fit restaurer quelques-unes dans son empire, ainsi qu'en Italie, principalement celles qui traversent les Alpes. Mais, depuis cette époque, bien que des documents prouvent que certains péages étaient affermés en France au XIe siècle, on ne construisit (et on n'entretint pas davantage) ni routes, ni chaussées. Il en fut ainsi jusqu'à Louis XII.

Au commencement du XVIIe siècle, Louis XIII fit beaucoup travailler, par le système de la corvée, au réseau des routes; aussi, à la fin de son règne, avait-il doté le pays de près de 6.000 lieues de bonnes routes. Enfin, à la fin du siècle dernier, on reconnut la nécessité d'organiser un service spécial pour l'entretien des voies publiques. Ce fut ce qu'on appelle, depuis 1791, « le corps des Ponts et Chaussées ». Le grand Napoléon, le manieur d'armées, dont le génie reconnaissait l'importance des chemins en bon état, ne négligea aucune occasion de créer des routes, même pendant ses colossales campagnes en pays étranger; il y dépensa 300 millions de 1800 à 1812 [1].

A l'époque où la France allait commencer la construction de son réseau ferré, en 1837, il y avait 30.570 kilomètres de routes nationales et 27.442 kilomètres de routes départementales, soit un total de 58.012 kilomètres de bonnes routes, solides, aptes à supporter le gros roulage, sans compter 771.000 kilomètres, en chiffres ronds, de chemins communaux.

Comme nous l'avons vu au chapitre XIX, la construction des canaux avait également fait de grands progrès, si bien qu'en 1837 il existait officiellement 11.955 kilomètres de canaux navigables, dont 10.000 kilomètres au moins étaient fréquentés par la batellerie [2].

Pendant que, sur ces routes, le trafic (en 1842, 5 milliards de tonnes kilométriques) se faisait encore généralement avec les moyens employés depuis 2.000 ans [3] et que, par conséquent, les voyages étaient naturellement très coûteux, un nouvel instrument de transport fut inventé; il devait ouvrir une ère nouvelle de civilisation en employant une force jusque-là inconnue.

A l'ère de la vapeur, à laquelle celle de l'électricité est sur le point de succéder, aucune des transformations provoquées par l'utilisation de cette force n'a eu des suites plus importantes que l'invention de la traction mécanique pour le transport des hommes et des marchandises.

La machine à vapeur, sur terre et sur eau, a permis de vaincre le temps et l'espace qui sépare le genre humain. Aussi, au fur et à mesure que l'étendue du globe terrestre semblait diminuer pour l'homme, se développaient et se transformaient la vie et les moyens d'action.

Ce qui caractérise le trafic moderne, c'est d'abord l'organisation qui a créé et soudé ces transports par terre et par eau, et qui a formé ainsi une chaîne continue à travers les diverses parties du globe.

1. En ce qui concerne les dépenses de l'État français pour la construction des routes depuis 1814, voir page 828, remarque 2.

2. Voir page 806, remarque 2. — En l'année 1830, d'après M. de Foville (*la France économique*, Paris) 1887, la longueur des routes nationales était de 28.900 kilomètres; celle des routes départementales, de 23.500 kilomètres; ensemble 52.400 kilomètres.

3. Même en 1843, il fallait se faire inscrire huit jours d'avance pour avoir une place dans la diligence de Lyon à Paris.

En outre, c'est de cette époque que date ce qu'on appelle *la grande industrie*, remarquable d'une part par l'extension donnée à l'industrie existante, de l'autre par les principes économiques sur lesquels elle s'appuie, par la masse des capitaux qu'elle fait fructifier et des marchandises qu'elle transforme, par la généralisation et l'unification des tarifs. L'échange des marchandises, qui constituait jadis un mouvement commercial restreint, est de nos jours devenu universel et a créé une *continuité de rapports intellectuels, matériels et politiques*, un concours de forces, de capitaux et de marchandises, qui est la base de la production et de la consommation actuelles, c'est-à-dire du *commerce international*. La grande industrie des transports et le commerce international, en se fournissant une aide réciproque, sont les facteurs essentiels de la vie actuelle qu'ils transforment de plus en plus.

La place la plus importante est occupée, dans la grande industrie des transports, par les chemins de fer, dont l'extension dépend du développement de la circulation continuelle de toutes les forces de la vie moderne...

Les chiffres suivants démontrent la rapidité du développement du réseau ferré :

LONGUEUR DES CHEMINS DE FER			ACCROISSEMENT DU RÉSEAU		
A LA FIN DES ANNÉES	MONDE ENTIER	EUROPE	PENDANT LA PÉRIODE	MONDE ENTIER	EUROPE
	kilomètres	kilomètres		kilomètres	kilomètres
1840............	7.700	2.900	1840-50	30.900	20.600
1850............	38.600	23.500	1851-60	69.400	28.400
1860............	108.000	51.900	1861-70	101.800	53.000
1870............	209.000	104.900	1871-80	162.600	64.100
1880............	372.400	169.000	1881-85	113.800	26.650
1885	486.200	195.657	—	—	—
1886............	515.878	201.446	1886	29.678	5.789
1887............	550.056	208.262	1887	34.178	6.816
1888............	573.802	214.213	1888	23.746	5.951
1889............	596.084	219.752	1889	22.282	5.539
1890............	615.927	223.714	1890	19.843	3.962
1891............	635.891	228.075	1891	19.964	4.361
1892............	654.593	232.035	1892	18.702	3.960
1893............	671.958	238.543	1893	17.365	6.508
1894............	687.550	245.300	1894	15.592	6.757
1895............	**700.291**	**251.421**	**1895**	**12.741**	**6.121**
1896............	**714.998**	**257.203**	**1896**	**14.708**	**6.119**
1897............	**727.991**	**263.204**	**1897**	**12.993**	**6.001**
1898............	**741.398**	**269.743**	**1898**	**13.407**	**6.539**

A la fin de 1894, on évaluait les dépenses totales d'établissement des chemins de fer du globe, en chiffres ronds, à 180 milliards et, pour les lignes d'Europe en particulier, à 82 milliards.

Toutes ces périodes des chemins de fer, quelque rapprochées qu'elles soient, peuvent être considérées comme autant d'étapes de la transformation économique du vieux monde qui s'écroule, en laissant devant nous le monde nouveau dont nous saluons la venue.

Lorsque, le 6 octobre 1829, George Stephenson inaugurait avec sa locomotive, dans la plaine de Rainhill, le réseau des voies ferrées, la carte de la terre était encore une page blanche sur laquelle le trafic international n'avait pas encore tracé ses traits de fer. Qui dit que le monde d'alors n'eût pas reculé d'effroi devant la petite machine de Stephenson, s'il avait pu prévoir les mailles gigantesques des voies ferrées d'aujourd'hui?

Ce n'est que le développement lent et progressif qui nous fait paraître normales les œuvres les plus compliquées.

Cette période si courte d'un demi-siècle constitue aussi, par sa création prodigieuse, une époque historique de la plus haute importance, parce que nous y voyons naître quelque chose de tout à fait nouveau, quelque chose qui n'existait pas jusque-là dans l'histoire, pourtant si variée de l'humanité.

Au triple point de vue technique, commercial et administratif, la création des voies ferrées n'avait aucun modèle. Néanmoins, l'histoire de leur développement varie selon les pays.

Comme cela se passe dans la formation de toutes les parties d'un organisme vivant — et les chemins de fer peuvent être considérés comme tels — le développement s'est fait, ici et là, d'une manière toute différente; les particularités locales, de même qu'elles ont produit des groupements d'hommes différents, ont eu des conséquences visibles au point de vue des voies ferrées.

Les premiers railways ont été établis sur le sol de cette grande nation anglaise qui, cinq cents ans auparavant, avait proclamé les *droits de l'homme et du citoyen* et qui avait pris l'habitude d'imprimer sur toutes ses œuvres le sceau de son esprit libéral.

Nulle part, la science de l'ingénieur n'avait fait plus de progrès que dans ce pays; nulle part, il n'y avait autant de capitaux accumulés; nulle part il n'y avait autant d'enthousiasme pour courir les risques de la construction des voies ferrées dont l'utilité apparut immédiatement à l'esprit éminemment pratique de la race britannique.

Dans la suite, lorsque les chemins de fer s'établirent sur le continent, leur organisme était si inséparablement pénétré d'essence anglaise qu'on adopta dans tous les Etats européens, soumis encore à une discipline rigoureuse, autoritaire et policière, les formes et les règlements anglais. Et, cependant, les conditions de la construction des voies ferrées en Grande-Bretagne étaient absolument particulières : en Angleterre, pas de gare de jonction avec les résaux des pays voisins, pas de circulation en transit entre plusieurs pays, pas de lutte de concurrence avec les chemins de fer des pays limitrophes, pas de négociations tendant à diriger le trafic sur certains points. Aujourd'hui encore, l'Angleterre, par une prudence exagérée, isole ses lignes de chemins de fer et empêche, sous de vains prétextes, l'exécu-

tion du plan de jonction avec la France par une voie continue sous la Manche.

C'était donc une faute de présenter comme un modèle le *Railway policy* et *economy*, de même que ce serait une faute, au point de vue administratif, de vouloir copier servilement les Anglais et appliquer leurs lois aux peuples du continent.

En Angleterre, dans le domaine des chemins de fer, comme dans tout le domaine industriel, règne le système de la liberté individuelle, la faculté laissée à chacun d'agir comme bon lui semble. De même que les sublimes génies de l'art, les Giotto, les Eyck ont forgé eux-mêmes l'outil dont ils se sont servi pour créer leur œuvre, de même qu'ils ont réuni dans leurs ateliers des collaborateurs qui, instruits à leur école, ont continué leur tradition, de même, les grands ingénieurs d'Angleterre qui se sont formés eux-mêmes et à qui la science n'a été ni enseignée ni inoculée, ont créé de toutes pièces l'industrie nouvelle des chemins de fer.

Sur le continent, où régnaient la routine et la bureaucratie, un tel élan empirique ne pouvait se produire. Cependant, après la victoire de Rainhill, le nouveau moyen de communication accélérée, circulant sur des voies appropriées, se perfectionnait sans cesse et constituait un progrès considérable en favorisant les échanges internationaux.

En Angleterre, où se firent les premiers essais de chemins de fer, il y avait à cette époque un outillage de transport mieux organisé que partout ailleurs. Un réseau de routes admirablement ramifié et très étendu ; une série de canaux bien entretenus reliait l'intérieur du pays à plus de quarante ports de mer, distants les uns des autres de quelques milles seulement et servant à la fois à l'importation et à l'exportation des marchandises : ce qu'on recherchait en Angleterre, c'était surtout une accélération des transports permettant d'éviter des pertes d'intérêts, très appréciables pour les gros transports.

Aussi fit-on aboutir les chemins de fer aux grandes villes commerçantes de Liverpool et Manchester, bien avant de les employer à desservir les centres politiques.

On vit alors, peu à peu, de nombreuses petites Compagnies s'associant lentement et péniblement pour constituer de grandes lignes directes. Mais la plus grande difficulté à laquelle on se heurta fut l'absence d'un plan général pour l'établissement des lignes qui restèrent longtemps trop nombreuses. Leur existence eût été éphémère sans les fusions qui se firent plus tard, constituant de grands réseaux dont la prospérité ultérieure est due aux connaissances techniques de ceux qui étaient à leur tête.

Dès l'origine, la construction fut faite de la façon la plus économique et la plus prudente. On adopta les tracés les plus directs, la voie la plus réduite pour diminuer les frais d'acquisition du terrain. On fit l'infrastructure très solide : peu de ponts élevés, peu de remblais, mais des tunnels et des courbes ; aucun luxe dans les gares agencées de la façon la plus pratique. Toutes les lignes ont actuellement deux voies au moins, certaines en ont même trois et quatre.

Quant au matériel roulant, le public anglais ne demande pas de confortable. C'est le contraire en Allemagne, où l'on réclame sans cesse des wagons plus luxueux et plus commodes, des gares plus élégantes et plus gracieuses.

En Angleterre, on veut de la vitesse ; aussi les chemins de fer anglais ne laissent-ils pas aux voyageurs le temps d'éprouver beaucoup de *bien-être* dans de superbes buffets, aussi est-il inutile d'en installer. Partout, les gares de voyageurs sont situées au centre même des grandes villes ; comme il y a un grand nombre de trains, comme les retards sont peu fréquents, le public n'a aucun prétexte pour s'arrêter longtemps dans les gares ; et, par suite, les salles d'attente peuvent être exiguës et sans ornements.

En outre, les trains de voyageurs ne transportent jamais de marchandises ; aussi fait-on circuler en grand nombre de petits trains de voyageurs très rapides qui rendent le contrôle plus facile et ne demandent qu'un personnel réduit.

Les wagons de voyageurs sont simples ; mais, par contre, les locomotives sont admirablement construites et parfaitement outillées.

En un mot, **utiliser le moins possible la force humaine, y substituer la machine, telle est la caractéristique du système des ingénieurs anglais qui, du reste, n'ont jamais été entravés par des théories ni par des règlements de police.**

Dans le tome I de son *Histoire des chemins de fer anglais*, Francis décrit les premières tentatives faites pour créer une distinction légale entre les chemins de fer et les autres moyens de locomotion : ce fut le « bill Morrisson » (1836). En 1838, les Compagnies anglaises durent effectuer le service des postes, mais ce fut en 1840 seulement que l'Etat s'octroya le droit de haute surveillance sur les chemins de fer. Robert Peel reconnut, avec sa perspicacité ordinaire, les dangers économiques résultant de la monopolisation du trafic par de grandes Compagnies privées, et revendiqua pour l'Etat le droit d'exproprier les Compagnies de chemins de fer, en totalité ou en partie, par mesure d'intérêt général. De là, la loi du 9 août 1844, qui stipule pour l'Etat le droit de modifier et d'abaisser temporairement les tarifs et le droit de racheter des lignes. Enfin, les trois *actes de consolidation* du 8 mai 1845 abrogèrent les lois précédentes et condensèrent les règles antérieures relatives aux concessions et à l'exploitation.

Des grandes Compagnies riches et puissantes durent racheter, à un prix élevé, des petites sociétés ou bien subir une lutte de concurrence. C'est ce qui empêcha la formation des grands réseaux indépendants.

En Angleterre, la réglementation et la classification des tarifs, telles qu'elles existent sur le continent, étaient choses inconnues ; aussi plusieurs Compagnies réusissaient-elles à faire dériver le trafic sur leurs propres lignes. Cette lutte continuelle était ruineuse, et les Compagnies, pour se tirer d'embarras, négligeaient les lignes secondaires pour porter tous leurs efforts sur les meilleures lignes. On réussit ainsi à répondre aux exigences du public par la création de trains fréquents et accélérés. Dans les districts desservis par les lignes secondaires, on entendit alors des récriminations s'élever contre l'insupportable omnipotence des grandes Compagnies qui, sans s'occuper des intérêts de la population, ne poursuivaient que leur propre avantage et celui de leurs actionnaires.

C'est une grande erreur, souvent commise sur le continent, que de croire que le Parlement anglais est une institution démocratique. Au nombre de ses membres, on comptait, et on compte encore aujourd'hui, beaucoup de repré-

sentants de la grande exploitation agricole ou industrielle. Ainsi, en 1871 [1], il y avait à la Chambre des communes 124 administrateurs de Compagnies de chemins de fer, et il y en avait 52 à la Chambre des lords. Il n'y a donc rien d'étonnant à ce que les réclamations contre l'augmentation constante de la puissance des Compagnies et les vœux en faveur des lignes d'Etat n'aient pas été accueillis. Malgré tout, à diverses reprises, on fit des enquêtes parlementaires pour étudier ces questions.

En parcourant les rapports qui ont été publiés, on voit que la fusion des Compagnies de chemins de fer se continue sans cesse : il n'y aura plus bientôt qu'un petit nombre de Compagnies propriétaires de tous les chemins de fer d'Angleterre et maîtresses absolues des tarifs. Ces rapports démontrent également que seules les meilleures lignes intéressent les exploitants. L'ancienne concurrence a eu pour résultat fécond la création continuelle de nouvelles voies et de nouveaux tronçons; on a relié les points les plus importants par des lignes doubles ou triples qui, réunies, assurent un trafic puissamment développé entre les grands centres commerciaux. Mais — et c'est un fait à retenir — la détresse des petites Sociétés contribua beaucoup moins à cette fusion que le profit attendu par les grandes Compagnies de l'absorption des petites Sociétés concurrentes.

Malgré une série de lois nouvelles, les droits de l'Etat sur les chemins de fer [2] sont bien faibles en Angleterre, encore aujourd'hui. Ce qui l'explique, c'est la disposition naturelle du peuple anglais à revendiquer la liberté et l'indépendance. Le correctif de cette absence de pouvoir pour le Gouvernement est la responsabilité illimitée des Compagnies en cas de dommages et d'accidents de toutes sortes (corps et biens). Le chiffre des indemnités n'est soumis à aucune règle ; cette responsabilité qui est, pour les Compagnies, une source de dépenses considérables, constitue le stimulant le plus puissant pour les pousser à veiller à la sécurité des voyageurs et à améliorer l'exploitation. A Londres, les Compagnies anglaises de chemins de fer ont une administration centrale pour le règlement des affaires communes le *Railway Clearinghouse*. Cette administration centrale a des pouvoirs particuliers pour la classification des marchandises, la fixation des tarifs, les modes d'expédition et les règlements de comptes. A côté de cette administration commerciale, il y a une Commission des chemins de fer chargée de défendre les intérêts de l'Etat et du public et intervenant comme arbitre, en cas de contestation entre les Compagnies et le public.

Néanmoins, dans son administration intérieure, chaque Compagnie est absolument indépendante et n'est soumise à aucune règle.

Le personnel entre jeune dans le service; il y fait un apprentissage

1. Voir *Engineer*, II, page 73.

2. Le *Railway and Canal trafic Act*, du 10 juillet 1854, le *Regulation of railways Act*, du 21 juillet 1873, et celui du 10 août 1888, résument les deux autres *Railway and Canal trafic Act* et substituent à la Commission provisoire de 1873 une Commission permanente, chargée spécialement de réglementer les tarifs. Voir Ulrich, *Das englishe Eisenbahn und Kanalverkehrsgesetz*, du 10 août 1888 (*Archives pour les chemins de fer*, 1889, pages 1 et suivantes), et le même : *Neuere englische Eisenbahnpolitik* (*Annales prussiennes*, Bd. 63, pages 544 et suivantes).

excellent; le choix des agents est libre et n'est gêné par aucune promesse d'avancement. Dans l'administration supérieure, l'organisation est tout à fait bureaucratique : tout en haut, un chef unique, indépendant, n'ayant à consulter personne. Quant aux employés supérieurs, leur éducation, essentiellement pratique, est obtenue par le passage dans tous les services des chemins de fer ; la préparation juridique usitée en Allemagne est complètement inconnue.

Le capital d'établissement des lignes anglaises représente, il est vrai, à égalité de longueurs, le double environ du capital d'établissement des lignes prussiennes ; les frais d'exploitation sont également plus élevés. Néanmoins, le produit net des chemins de fer anglais n'est pas inférieur à celui des chemins de fer du continent. C'est une preuve de l'organisation prudente du trafic en Grande-Bretagne.

Le réseau ferré anglais peut être considéré comme terminé (les voies nouvelles restant à construire ne devant servir qu'à raccourcir certaines distances) ; mais, pour l'amélioration des lignes existantes, on fait sans cesse des travaux considérables.

On ne saurait imaginer de contraste plus grand entre deux nations, séparées seulement par un étroit bras de mer, que celui qui existe entre la France et l'Angleterre. En Angleterre : « Self help[1] » ; en France: « Contrôle du Gouvernement ».

Si l'Angleterre, bénéficiant de sa situation géographique, a tous les avantages d'une île, la France, entourée de trois côtés par des mers qui creusent en maints endroits des ports excellents, a ceux d'une presqu'île; au nord, au sud et à l'ouest, des fleuves navigables ouvrent le pays aux relations internationales et facilitent l'exportation, aussi bien que l'importation. Comme nous l'avons déjà dit, un admirable réseau de routes nationales, départementales et vicinales, dont l'origine remonte à la domination romaine et qui se combine avec un système tout aussi riche de canaux, se partageait le trafic bien avant la création des chemins de fer ; c'est sur ces routes que circulaient les trésors d'un sol admirablement cultivé, fournissant en abondance les céréales et le vin, grâce à un climat incomparable. En Angleterre, au contraire, les trésors sont comme cachés sous la terre, et l'industrie qui doit les arracher a sans cesse recours au commerce.

La nation anglaise est le produit d'un mélange de peuples où domine le type germanique ; le sang romain donne son cachet à la nation française. L'Anglais, calculant avec calme, travaillant âprement, gagne pour continuer à travailler. Le Français économise pour jouir de ses économies. En Angleterre règne l'individualisme fortement développé qui ne fait pas appel à l'Etat ; en France, on a une admirable propension à penser aux autres, à être généreux ; mais en même temps on compte sans cesse sur l'aide et sur la sollicitude d'un Gouvernement fort.

Nulle part, peut-être, le contraste entre les deux nations ne se manifeste plus fortement que dans l'histoire de leurs chemins de fer : en Angleterre, des lignes qui s'établissent, tantôt ici, tantôt là, doivent leur création à un besoin spontané et finalement deviennent des réseaux se juxtaposant.

1. « Aide-toi toi-même. »

En France, après quelques années de tâtonnements, un grand programme dont l'achèvement se poursuit encore actuellement. Ce plan était fort bien combiné; ses auteurs voyaient les choses de loin; ils prenaient la capitale comme point de départ et partageaient d'avance tout le pays en une série de fuseaux, qui amènent chacun le trafic vers le centre et le répartissent sur la périphérie. En Angleterre, on néglige les lignes secondaires ; en France, on a toujours pensé que les mailles du réseau ferré devaient être assez étroites pour porter dans toutes les parties du pays les bienfaits du trafic. En Angleterre, c'est le triomphe de l'esprit d'entreprise privée ; l'Etat non seulement n'encourage pas la construction, mais la rend parfois, au contraire, difficile, car chaque concession exige une longue et coûteuse procédure parlementaire[1] ; en France, l'Etat, qui voit tout de suite dans la prise de possession des chemins de fer naissants un nouveau moyen d'augmenter sa puissance et son autorité, leur accorde son aide par des subventions qui se présentent sous les formes les plus diverses.

En Angleterre, des lignes concurrentes se fondent en grands réseaux, après avoir développé leur productivité dans la lutte même causée par la concurrence et avoir abaissé les tarifs dans l'intérêt de la généralité. Ces fusions, auxquelles le Gouvernement reste étranger, sont faites dans l'intérêt exclusif des Compagnies qui portent ensuite tous leurs efforts sur l'amélioration des lignes principales. En France, au contraire, les fusions sont combinées et exécutées par l'Etat qui abolit ainsi ou, du moins, ne laisse pas naître des concurrences funestes ou inutiles, et qui force aussi les Compagnies fusionnées à construire, aux dépens de leurs lignes productives, de nouvelles lignes réclamées par le pays, quoique ne devant pas couvrir leurs frais.

Le personnel qui dirige en France la construction des chemins de fer est bien différent du personnel anglais. En France, les voies ferrées sont établies par un corps d'ingénieurs qui, sortis de l'Ecole polytechnique, ont reçu une éducation sévère et très disciplinée. Le Parlement anglais a compté et compte encore de grands techniciens ; en France, des ingénieurs ont fort souvent tenu les rênes du Gouvernement, tels MM. Sadi-Carnot et de Freycinet, anciens élèves de l'Ecole polytechnique. Mais il ne faut pas se dissimuler que l'esprit routinier de cette grande école a marqué souvent son empreinte sur les chemins de fer français.

L'Etat choisit les lignes dont la construction, l'outillage, la direction sont déterminés dans les cahiers des charges; il prononce la déclaration d' « utilité publique » ; il classe les lignes dans le réseau d'intérêt général, ou dans le réseau d'intérêt local. Les grandes lignes d'intérêt général relient Paris à toutes les directions ou, transversalement, les principales villes de France entre elles ; les lignes secondaires forment autant de ramifications dans les départements.

En Angleterre, les Compagnies sont maîtresses des tarifs ; en France, les actes de concession prévoient les tarifs maxima ; les Compagnies peuvent proposer des réductions, mais les réductions et modifications de taxes sont soumises à une lente procédure préalable à l'homologation ministérielle.

1. Jusqu'en 1843, 1.190.000 livres sterling de frais.

Ce qui constitue la différence la plus importante et la plus caractéristique, c'est que les lignes anglaises sont des lignes essentiellement privées. — En France, au contraire, l'Etat a posé en principe que les voies ferrées, une fois construites, faisaient partie du domaine public; le droit de propriété n'est jamais abandonné, l'exploitation des lignes est seule concédée à des Compagnies privées. Cette exploitation se fait à des conditions déterminées à l'avance, et pour une période calculée de telle sorte qu'en fin de concession toutes les charges assumées par les Compagnies se trouvent remboursées.

Dès l'origine, l'Etat avait pris comme base de sa politique en matière de chemins de fer: *Construction des voies ferrées par des Compagnies privées et incorporation des lignes au domaine public.* Ce principe, une fois admis, n'a jamais varié. La loi de 1842 fut la grande régulatrice en la matière : elle a créé les grandes voies ferrées et, en même temps, jeté les bases de chacun des grands réseaux.

On objectera que c'est l'Etat qui a établi les plans des premières lignes, qui a donné le premier coup de pioche; rien n'est plus vrai; mais déjà, à cette époque, il manifestait sa volonté de faire continuer les travaux par des entrepreneurs particuliers; il faisait appel à l'esprit d'initiative et sollicitait le concours des particuliers. Ce furent donc toujours des Compagnies privées qui se chargèrent de la construction des lignes reconnues utiles ou nécessaires, et l'Etat n'en conservait pas moins un droit de propriété sur ces lignes.

Par la loi de 1842, la construction des réseaux était déjà prévue et, sur rabais de prix, la construction était adjugée à des entrepreneurs.

Après les hésitations, les craintes des premières années, on fit des estimations exagérées; on évalua avec trop d'optimisme le bénéfice financier à attendre du nouveau moyen de transport; les entrepreneurs se faisaient fort d'amortir, en peu de temps, les sommes empruntées pour les travaux, et commettaient la faute d'accepter une réduction de la durée de la concession; l'Etat, de son côté, partageant le même optimisme, accepta ces adjudicataires si peu exigeants. Mais, peu après, on reconnut l'erreur qu'on avait commise, et l'Etat consentit facilement à prolonger les concessions autant que cela était nécessaire, car ce qu'il voulait par-dessus tout, c'était reprendre les lignes, à l'expiration des concessions, libres de toute charge de capital.

L'époque de la reprise ne pouvait donc pas se déterminer théoriquement, elle dépendait des circonstances et des événements.

On ne considère pas, en France, ce droit de reprise comme un droit simplement réel et, comme tel, cessible. C'est un droit de souveraineté : aussi est-il inaliénable et imprescriptible.

On a essayé de définir les liens juridiques qui associent l'Etat français et les chemins de fer. On a prétendu que les Compagnies avaient un droit de superficie (*Platz* ou *Baurecht*) sur un espace limité ne leur appartenant pas; on a dit que ce lien était un contrat emphythéotique permettant aux Compagnies de mettre le terrain en valeur sans le bouleverser. En réalité, les liens de l'Etat et des Compagnies participent un peu de ces deux formes; les voies ferrées, faisant partie du domaine public, sont concédées pour un temps plus ou moins long; mais le droit de jouissance en est déterminé. Quant au droit d'exploitation, il est absolu, à condition toutefois que la ligne soit

constamment bien entretenue. On remarquera, cependant, que la non-possession des terrains à l'origine rend impossible toute assimilation exacte avec les deux formes de contrat dont on vient de parler. L'Etat, en effet, n'était nullement propriétaire des terrains sur lesquels a été décidée l'assiette de la voie, sauf quand elle traversait un domaine de l'Etat.

La loi de 1842 déclarait que, pour les lignes classées, l'Etat pourrait faire lui-même l'infrastructure. Il devait alors acquérir les terrains (avec le concours des départements et des communes ou de tous autres intéressés); puis les Compagnies prenaient en fermage l'exploitation. On a vu, dans la première partie du chapitre XVIII, que, dans les rares occasions où l'Etat avait fait lui-même le tracé des lignes, il avait inscrit la restitution de ses dépenses au nombre des stipulations imposées aux Compagnies particulières qui sollicitaient de terminer les travaux.

Le sol des lignes françaises n'est pas, à l'origine, la propriété de l'Etat; il le devient dès qu'on l'emploie pour l'assiette d'une voie. La conception juridique du domaine public français ne s'applique pas seulement, comme en Allemagne, à des domaines de l'Etat, à des immeubles appartenant en propre à l'Etat, mais elle s'applique aussi à des propriétés qui, dans certains cas, cessent *ipso facto* d'être propriétés privées et tombent dans le domaine public. Donc le droit de propriété ainsi créé renferme un droit de dévolution; une ligne peut être donnée pour un temps; mais elle ne peut être aliénée, parce qu'elle fait partie du domaine public.

Ce n'est pas parce que l'Etat français fournit le sol pour un chemin de fer que se crée à son profit un droit de propriété sur ce chemin de fer; c'est uniquement par le fait de sa volonté souveraine, parce qu'il déclare nécessaire la création d'une ligne et qu'il en prononce l'utilité publique.

Cette déclaration, cette affirmation de sa volonté souveraine est le premier acte juridique que l'on constate à la naissance d'un chemin de fer en France. En Prusse, les demandeurs de concessions devaient présenter des plans d'ensemble des lignes et justifier de la possession des capitaux nécessaires; le Gouvernement se trouvait parfois fort embarrassé de choisir entre toutes les lignes pour lesquelles on demandait son autorisation [1].

En France, au contraire, c'est l'Etat qui décide de la direction des lignes, de leur création, avant même qu'il existe des Compagnies pour les établir. La concession d'une ligne proposée par une Compagnie n'a lieu qu'à titre tout à fait exceptionnel. En règle générale, le classement précède la concession. La déclaration d'utilité publique ne donne pas aux entrepreneurs le droit d'expropriation; elle leur permet seulement d'y avoir recours; ce droit n'est exercé ni par les Compagnies elles-mêmes, ni dans leur propre intérêt. L'expropriation est réclamée seulement auprès des pouvoirs compétents, dans l'intérêt des lignes reconnues d'utilité publique, et la voie devient immédiatement la propriété de l'Etat. Quant aux constructions et à la superstructure, elles tombent également dans le domaine de l'Etat.

On voit donc qu'en France les relations entre l'Etat et les Compagnies sont régies d'après des conditions particulières. Il est plus facile de les

1. Voir l'étude sur les pourparlers relatifs à la ligne Berlin-Hambourg dans Fleck : *Die ersten Eisenbahnen von Berlin nach dem Westen der monarchie* (*Archiv für Eisenbahnwesen*, XVIII, 1895, pages 262 et suivantes).

décrire que de les définir. C'est une sorte de fermage dans lequel, au lieu de payer sa location en argent comptant, au moyen de revenus éventuels d'un établissement existant déjà et dont on lui donne l'usufruit, le fermier doit entreprendre des travaux dans l'intérêt du bailleur, entretenir le fonds, apporter des capitaux et, à la fin du fermage, rendre l'entreprise exempte de charges et en parfait état.

Les Compagnies sont tenues de créer l'outillage et de développer le trafic. L'Etat a un intérêt capital à les soutenir, car il leur impose souvent la construction et l'exploitation de lignes à rendement incertain et quelquefois même à peu près nul.

Dans son propre intérêt, l'Etat empêche toute concurrence fâcheuse entre les Compagnies, et il y a réussi de la façon dont il a, dès l'origine, délimité les réseaux; il a obligé les Compagnies à fusionner entre elles, dès qu'il a reconnu qu'une grande artère rendrait à l'industrie et au commerce des services plus importants qu'un trop grand nombre de petites lignes. Par le renouvellement et la prolongation des concessions, il a imposé aux Compagnies fusionnées la création de nouvelles voies et, afin de les pousser à bien construire leurs réseaux, il leur a accordé, dans certains cas, des subventions pour les lignes paraissant improductives, ou bien il a soutenu leur crédit en allouant une garantie d'intérêts aux capitaux empruntés pour la construction de lignes neuves.

C'est ainsi que, de 1852 à 1855, l'État facilita les fusions.

Mais, au milieu de la période des travaux, survint une crise commerciale internationale : les lignes allaient peut-être rester inachevées, et on pouvait ne plus disposer des moyens de trafic réclamés par le public. En tant que simple propriétaire des chemins de fer, l'Etat aurait pu, s'il avait opposé la force d'inertie, laisser une partie considérable des capitaux employés disparaître instantanément dans les faillites des Compagnies les plus gravement atteintes. C'était pour lui un moyen de prendre immédiatement possession des lignes avec leurs dépendances. En tant que souverain, il s'est appliqué à éviter la ruine des citoyens qui avaient voulu créer l'instrument de trafic; il a pensé que c'était là le moyen le plus sûr de surmonter rapidement la crise et de permettre l'achèvement des lignes reconnues nécessaires.

Par les conventions de 1859, les Compagnies qui avaient imploré le concours de l'Etat s'offrirent pour continuer le réseau. Le secours qu'elles sollicitaient, c'était une garantie d'intérêts destinée à assurer le service financier des capitaux des nouvelles lignes. Par contre, les anciennes lignes continuaient à supporter les charges de leurs capitaux; elles devaient réaliser un bénéfice minimum et déverser le surplus au profit du nouveau réseau.

L'Etat propriétaire a donc, en quelque sorte, assuré un minimum d'existence aux Compagnies fermières, tout en se réservant le remboursement des avances éventuelles qu'il s'engageait à fournir au fermier et en s'attribuant une part dans les bénéfices nets ultérieurs. En échange, il consentait à donner aux concessions une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans.

En même temps, le contrôle de l'Etat prenait plus d'extension et on créait le contrôle financier à côté du contrôle technique. Le système de 1859 avec la garantie d'intérêts, avec son organisation centralisatrice, a donc eu un double résultat : il a sauvé les Compagnies et il les a placées indéfiniment

sous la surveillance de l'Etat. Comme nous l'avons déjà dit, les faits ont démontré l'exactitude des calculs financiers qui ont servi de base aux conventions de 1859. C'est la meilleure preuve de la clairvoyance de leurs auteurs.

On peut donc affirmer qu'en France l'Etat est omnipotent pour décider de la création et de l'exécution de lignes nouvelles. Son omnipotence aurait pu compromettre le succès de sa politique en matière de chemins de fer si, sous une forme de Gouvernement rigoureusement parlementaire, des majorités avaient voulu précipiter les constructions nouvelles ou bien user, d'une façon intempestive, du droit de rachat.

Ces deux éventualités étaient à craindre après la guerre de 1870, lorsque la France cherchait à se remettre et à réparer, par une plus grande activité commerciale, ses pertes matérielles, morales et politiques. On voulut alors entreprendre trop de constructions nouvelles.

Les grandes Compagnies fusionnées se refusaient à endosser la charge de ces lignes, et l'on vit se former les petites Compagnies secondaires. Leur existence était si précaire qu'elles devinrent, en peu de temps, insolvables, et de leur ruine sortit le réseau spécial des chemins de fer de l'Etat.

Ce réseau, *dont le besoin ne se faisait pas sentir*, a été créé pour des raisons politiques et surtout parlementaires. Malheureusement pour le Trésor, il se passera bien du temps avant qu'il fasse ses frais et qu'il rapporte l'intérêt de l'argent qu'il a coûté.

Cette période de 1872 à 1878 aurait dû servir de leçon. Mais il n'en fut rien. Par suite d'évaluations exagérées ou erronées, en présumant trop de ses forces, le Gouvernement décida avec le concours des Chambres, l'exécution du *Grand Programme* de 1878. Pressé par les circonstances, il se laissa entraîner, comme cela avait déjà eu lieu au début de l'ère des chemins de fer, à tracer le plan d'ensemble du réseau dont il voulut doter le pays. Cette résolution avait le défaut d'éveiller des espérances, de créer des désirs, de provoquer des demandes ayant toutes le même but : faire dévier la politique suivie jusqu'alors pour en adopter une nouvelle.

L'Etat, *avant de terminer les fondations de l'édifice, voulait exécuter la toiture*. On aurait dû dire franchement que l'on voulait faire de l'Etat le maître absolu du réseau ferré tout entier.

Tous les partis sont d'accord aujourd'hui, en France, sur la question « Réseau d'Etat, ou Compagnies privées. » Dans les deux cas, les principes et les règles d'administration doivent être les mêmes. L'Etat lui-même, avant l'amortissement du capital d'établissement, ne peut pas exploiter autrement que les Compagnies; après l'amortissement, les chemins de fer nécessiteront toujours des dépenses. Il n'est pas impossible que l'exploitation par l'Etat donne des avantages que l'on n'obtient pas facilement des Compagnies privées, surtout quand elles sont syndiquées; mais ces avantages ne résultent ni de règles spéciales, ni de dogmes particuliers : ils proviennent simplement de l'expérience acquise et des faits accomplis.

En France, la possibilité d'une absorption de tout le réseau ferré par l'Etat n'a paru possible qu'à l'époque où fut décidée la création du réseau des lignes de l'Etat et où l'on crut à la possibilité d'exécuter ainsi rapidement le *Grand Programme*. Néanmoins, malgré les efforts de personnalités in-

fluentes, on ne parvint pas à calmer la tempête que l'idée de l'absorption du réseau d'Orléans suscita dans le monde des affaires, représenté par les Chambres de commerce, les syndicats, etc.

C'est une chose curieuse que cette impossibilité de modifier l'opinion publique : spéculateurs effrénés, tentés par l'appât des bénéfices, ou doctrinaires honnêtes, partisans convaincus du rachat, tous furent impuissants. Ceci caractérise admirablement l'esprit d'union et de sagesse de la grande masse du public français. Cette prudence réapparaît toujours dans les questions qui touchent aux intérêts économiques, c'est-à-dire aux intérêts vitaux de la nation. Grâce à cette prudence, les Français ne suivront pas l'exemple de voisins placés dans des conditions particulières, et ils n'abandonneront pas, par un esprit de sotte imitation, les fruits déjà presque mûrs de leur politique si sagement conçue et si logiquement poursuivie...

Les hommes qui auraient pu modifier cette politique, les créateurs du *Grand Programme*, ne proposèrent aucune innovation. Vu le caractère des institutions parlementaires, ils pouvaient reculer devant la responsabilité du nouveau régime à introduire ; ils reconnaissaient, au contraire, les avantages du système en vigueur ; aussi n'étaient-ils pas disposés, par amour pour une doctrine, à détruire une œuvre fondée par leurs pères et dont leurs fils devaient recueillir l'héritage.

La polémique entre adversaires et défenseurs du rachat cessa donc momentanément, et on entreprit le *Grand Programme* sans rien demander aux Compagnies. Quelques années plus tard, quand on eut reconnu l'impossibilité pour l'Etat d'exécuter, avec ses seules forces, les lignes nouvelles, quand on eut compris le danger financier de l'exploitation de lignes forcément improductives, on repoussa définitivement l'idée de rachat, et on revint au vieux système qui avait fait ses preuves : on traita à nouveau avec les Compagnies. Ce furent les conventions de 1883.

Les six Compagnies privées acceptèrent de prendre à leur charge l'achèvement du réseau ferré français, conçu avec une prodigalité incroyable et d'après un plan grandiose. Leur situation ne leur permettait d'entreprendre, pour leur propre compte, qu'une très faible partie de ces travaux. Mais, en s'offrant à rembourser par anticipation les avances de l'ancienne dette de garantie, les Compagnies procuraient une caisse de réserve à l'Etat qui pourrait y trouver les premières ressources nécessaires. Puis les Compagnies, en émettant des obligations, donnaient au Gouvernement le moyen de répartir sur un long espace de temps, c'est-à-dire jusqu'à la fin des concessions, les dépenses exigées par la construction des lignes nouvelles, et lui ôtaient ainsi le souci de se procurer lui-même les capitaux. A des emprunts à jet continu on substituait un remboursement par annuités.

On ne prévoyait qu'un compte unique d'exploitation ; les Compagnies acceptaient de faire supporter par leurs anciennes lignes le déficit d'exploitation des nouvelles. Par contre, la garantie du Trésor était étendue à l'ensemble des lignes, et un dividende minimum était même assuré aux actionnaires. Depuis 1883, la garantie est donc calculée sur une base plus simple et plus exacte ; elle n'en conserve pas moins son caractère d'avance temporaire ; et le remboursement de cette avance est gagé par le privilège que l'Etat possède sur le matériel roulant des Compagnies. Mais, ainsi qu'on

l'a expliqué, l'Etat n'aura pas besoin de se prévaloir de ce gage, sauf peut-être pour la Compagnie de l'Est.

Actuellement — et cela peut durer quelque temps — les avances de garantie sont encore considérables. Cela n'a rien de surprenant, et on ne peut pas en faire un grief aux conventions de 1883. C'est le résultat de la mise en œuvre du *Grand Programme* dont les charges grèveront lourdement le Trésor pendant de longues années.

En résumé, la politique française en matière de chemins de fer a eu les avantages suivants : formation méthodique des réseaux ; — développement continu des voies ferrées ; — protection et sauvegarde des capitaux engagés dans les Compagnies privées ; — fusion des lignes riches et des lignes improductives.

D'ailleurs, pour exercer, en fin de concession, son droit de reprise, l'Etat a stipulé les conditions les plus conformes à l'intérêt général. Il a prescrit tout d'abord l'amortissement ininterrompu du capital d'établissement des Compagnies, *et on sait que* semblable amortissement est chose à peu près impossible sur un chemin de fer d'Etat. Cet amortissement, terminé à l'expiration des concessions, rendra l'Etat propriétaire d'un réseau dont toutes les charges auront été payées, et qui, par son étendue et sa productivité reconnues, lui donnera forcément des revenus considérables. Afin de prévenir un défaut possible d'entretien, le Gouvernement exerce un contrôle permanent minutieux qui le sera davantage encore dans les dernières années des concessions. Les Compagnies usufruitières qui supportent les frais de contrôle doivent maintenir les lignes aussi bien outillées et approvisionnées que l'Etat le désire, et elles devront plus tard lui abandonner tout leur actif.

De plus, les Compagnies ne sont pas maîtresses absolues dans la maison qu'elles ont édifiée : création de lignes, entretien, travaux complémentaires, émission d'obligations, tout est subordonné à une approbation administrative; en toutes circonstances, il y aura contrôle préventif, même lorsque la Compagnie emprunte à ses risques et périls et ne demande aucun concours financier du Trésor.

En définitive, les voies ferrées, en France, sont exécutées par des entrepreneurs privés, mais aux lieu et place de l'Etat qui impose sa volonté ; les Compagnies exploitent pour le compte de l'Etat pendant une période déterminée et à des conditions fixées par des contrats ; elles doivent ensuite céder la place au propriétaire lui-même, dès que toutes les dettes auront été éteintes. Par ailleurs, depuis la création des chemins de fer, on a toujours considéré que l'abandon temporaire des produits de l'exploitation est la rémunération des services rendus au public par les Compagnies, et le concours du Trésor, du fait de la garantie, se justifie par les avantages procurés à la masse des contribuables.

Si les chemins de fer constituent le grand moyen de transport moderne, il ne faut pas perdre de vue les services encore rendus par les grandes routes, c'est-à-dire l'ancienne voie de terre, et par les voies navigables.

La voie de terre — il ne faut pas l'oublier — est l'artère qui conduit et amène des marchandises aux voies navigables ou ferrées.

La voie fluviale rend [1], elle aussi, des services inappréciables. Ce serait une grossière erreur de négliger la part du trafic général qui est accaparée par elle. M. de Foville [2] a voulu comparer le coefficient des transports par chemins de fer en tenant compte de la densité de population. Il estime que les chemins de fer allemands ont, en 1883, transporté 530 personnes et 430 tonnes de marchandises par 100 habitants, tandis que les chemins de fer français ont transporté 570 personnes et 250 tonnes de marchandises.

On ne doit pas conclure de ces seules proportions que le tonnage allemand est supérieur au tonnage français ; on peut seulement admettre que les chemins de fer français transportent moins de marchandises que les chemins de fer allemands. Dans cette statistique, il manque deux éléments pour évaluer exactement l'intensité du trafic total : c'est, d'abord, le chiffre du tonnage qui a emprunté les fleuves et canaux, et ensuite le coefficient du trafic intérieur des deux nations.

On doit donc, pour évaluer le trafic total, juxtaposer les services rendus par la voie ferrée et par la voie fluviale.

En première ligne, il faut tenir compte de l'étendue et du développement du réseau.

Le tableau de la page 891 donne un aperçu de ce développement pour quelques années qui constituent, à notre avis, les grandes époques de l'histoire des chemins de fer :

1847, c'est la dernière année de la Monarchie de Juillet, qui a vu naître les chemins de fer, qui leur a donné la première impulsion par les lois de classement de 1842 ;

1855, c'est l'ère de fusion des lignes, après l'achèvement du programme de 1842 ;

1869, c'est l'épanouissement du système de 1859 qui, bien que modifié, subsiste encore actuellement ;

1878, qui marque un temps d'arrêt, heureusement momentané, dans le développement du réseau : c'est la fin d'une période qui, commencée après la guerre désastreuse de 1870, se termine par des années d'une prospérité économique inespérée : c'est l'épisode de la création du réseau de l'Etat, après la tentative de rachat des Compagnies ;

1888, c'est l'époque où les premiers effets des conventions de 1883 se font sentir (en laissant de côté 1889, dont les résultats sont exceptionnels par suite de l'Exposition universelle), avant les conventions nouvelles relatives à la suppression des comptes de l'exploitation partielle ;

Enfin 1894, qui est le début d'une période prospère succédant aux mauvaises années 1892 et 1893.

1. Voir chapitre XIX.
2. *Album de statistique graphique.*

Situation en France du réseau ferré et des voies fluviales.

ANNÉES	NOMBRE D'HABITANTS par myriamètre carré	LONGUEUR TOTALE DE CHEMINS DE FER[1]			PROPORTION PAR MYRIAMÈTRE CARRÉ			PAR KILOMÈTRE DE CHEMINS DE FER		LONGUEUR DES VOIES FLUVIALES NAVIGABLES		PAR KILOMÈTRE DE VOIES FLUVIALES NAVIGABLES	
		Intérêt général	Intérêt local	ENSEMBLE	Intérêt général	Intérêt local	ENSEMBLE	Nombre d'habitants total	Nombre d'habitants par myriamètre carré	TOTALE	Par myriamètre carré	Nombre d'habitants total	Nombre d'habitants par myriamètre carré
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
		kilom.	kilom.	kilom.	kilom.	kilom.	kilom.			kilom.	kilom.		
1847	6.702	1.511	—	1.511	0,285	—	0,285	23.508	350,8	10 450	1,972	3.399	50,7
1855	6 800	5.037	—	5.037	0,950	—	0,950	7.055	105,2	10.990	2,073	3.279	48,2
1869	7.010	16.465	131	16.596	3,032	0,024	3,056	2.294	32,7	11.260	2,073	3.381	48,2
1878	6.936	21.435	2 188	23.623	3.995	0,408	4,403	1.575	22,7	10.800	2,013	3 446	49,7
1888	7.158	32.128	2.330	34.458	5,989	0,434	6,423	1.114	15,6	12.500	2,330	3.072	42,9
1893	7.146	35.350	3.427	38.777	6,589	0,639	7,228	989	13,8	12.323	2,297	3.111	43,5
1894	7.147	35.971	3.653	39.624	6,705	0,681	7,386	968	13,5	12.253	2,284	3.129	43,8
1895	7.147	36.240	3.850	40.090	6,877	0,735	7,612	950	13,2	12.280	2,287	3.122	43,7
1896	7.289	36.472	3.976	40.448	6,982	0,768	7,750	952	13,0	12.360	2,299	3.093	42,8
1897	7.289	36.934	4.121	41.055	7,029	0,794	7,823	934	12,8	12.259	2,285	3.141	43,0
1898	7.289	37.424	4.275	41.699	7,082	0,809	7.891	923	12,6	12.269	2,286	3.131	42,9

1. Dans le tableau ci-dessus, les colonnes 5 et 11 indiquent les longueurs totales des voies ferrées et fluviales; les colonnes 8 et 12, la longueur par myriamètre carré. Enfin, les colonnes 9 et 13 donnent la densité moyenne de la population desservie, et les colonnes 10 et 14 la surface de la zone ainsi desservie.

Dans la colonne 1, on s'est servi pour les années 1847, 1855, 1878, 1888 et 1893, des chiffres de la statistique officielle (*Annuaire statistique XV*, page 42, et *Statistique XIII*, page 472). Pour l'année 1869, on a utilisé les résultats du recensement de 1866. La *Statistique française de* 1869 donnant des résultats forcément erronés, on faisait l'hypothèse que, dès 1869, le chiffre de la population était celui de l'année 1871, après la perte des provinces cédées à l'Allemagne (Voir *Annuaire statistique*, *XIII*, page 470, et *Statistique XV*, page 9, superficie ancienne et actuelle de la France).

De 1847 à 1869, le réseau français s'est accru de 686 kilomètres par an environ, soit, en vingt-deux ans, de 15.085 kilomètres en tout ; de 1870 à 1878, en tenant compte des 763 kilomètres de ligne en exploitation cédés à l'Alle-

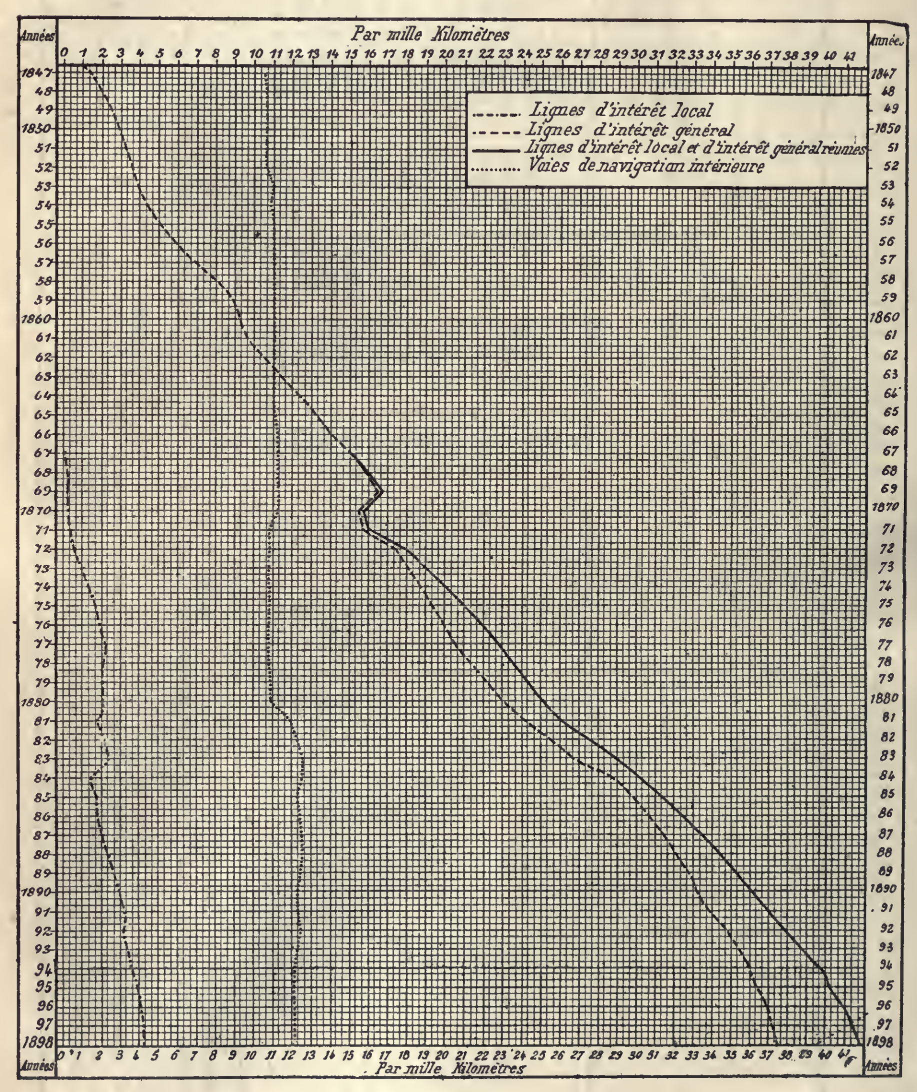


Fig. 1. — Longueur moyenne des chemins de fer français et des voies de navigation intérieure.

magne, l'accroissement du réseau atteint 7.790 kilomètres, soit 866 kilomètres par an ; de 1878 à 1894, pendant seize ans, l'accroissement total fut de 16.001 kilomètres, soit une moyenne annuelle de 1.000 kilomètres.

Pour les lignes d'intérêt général seulement, l'extension annuelle a été : de 680 kilomètres pendant la période 1847-1869 ; de 635 kilomètres, de 1870 à 1878; de 908 kilomètres, pendant la période 1878 à 1894. Ceci prouve le développement constant de l'activité et de la puissance des grandes Compagnies.

Il reste enfin à comparer l'étendue des réseaux français et étrangers.

Le tableau ci-dessous indique les longueurs exploitées sur les principales lignes européennes et la proportion de ces lignes avec la densité de la population et la superficie des zones desservies[1].

PAYS	LONGUEUR DES LIGNES A LA FIN DE		NOMBRE DE KILOMÈTRES			
			PAR MYRIAMÈTRE CARRÉ		PAR 10.000 HABITANTS	
	1894	1896	1894	1896	1894	1896
Allemagne...	45.462	47.346	8,4	8,7 (2)	8,9	9,0
Autriche-Hongrie[3]	30.038	32.180	4,4	4,7	6,9	7,1
Belgique	5.445	5.777	18,8	19,5	8,8	8,9
Danemark	2.267	2.309	5,8	5,8	9,8	10,0
Espagne	12.147	12.282	2,4	2,3	6,9	6,7
France[4]	39.979	41.173	7,4	7,6	10,4	10,6
Grande-Bretagne et Irlande	33.641	34.221	10,7	10,8	8,6	8,4
Grèce	915	952	1,4	1,4	4,2	3,8
Italie	14.626	15.447	5,1	5,3	4,7	4,9
Malte, Jersey, Ile de Man	110	110	10,0	10,0	3,4	3,4
Pays-Bas (y compris le Luxembourg)	3.102	3.129	8,7	8,7	6,2	6,0
Norvège	1.726	1.938	0,5	0,5	8,6	9,1
Portugal	2.340	2.358	2,5	2,5	4,6	4,6
Roumanie	2.581	2.879	2,0	1,7	4,8	4,7
Russie et Finlande	35.560	38.642	0,7	0,7	3,5	3,6
Serbie	540	570	1,1	1,1	2,4	2,4
Suède[5]	9.234	9.895	2,1	2,1	19,0	19,9
Suisse	3.477	3.563	8,4	8,6	11,7	11,7
Turquie et Roumélie	2.010	2.430	0,7	0,8	2,0	2,5
TOUTE L'EUROPE	245.200	257.201	2,5	2,6	6,6	6,7

D'après la dernière colonne de ce tableau, qui donne par tête d'habitant la proportion kilométrique des lignes ouvertes, la France occupe le premier rang, après la Suède et la Suisse. Sous le rapport de la superficie, elle

1. *Archiv für Eisenbahnwesen*, 1896, page 418; 1898, page 414.
2. Prusse = 7km,8.
3. Y compris la Bosnie, l'Herzégovine et Sandjack-Novibazar.
4. Non compris les chemins de fer industriels.
5. Non compris la ligne de Gellivara (221 kilomètres).

occupe le sixième rang parmi les grands Etats européens et le troisième rang après la Grande-Bretagne et l'Allemagne.

En appliquant à ces trois grands Etats la mesure de densité de population indiquée au tableau de la page 891, on a :

	FRANCE.	ALLEMAGNE.	ANGLETERRE.
Nombre d'habitants par myriamètre carré..	7.147	9.667	12.111
— — par kilomètre de ligne..	968	1.148	1.119
Le nombre d'habitants par myriamètre carré est ramené à....................	13,5	11,9	9,2

Il nous reste à passer en revue la transformation, en France, d'éléments très importants en matière de trafic : rapidité, modicité des prix et sécurité de transport.

D'après un rapport fait en 1873 par le Ministère des Travaux publics, la vitesse moyenne des voyages en France, compte tenu de l'insuffisance des moyens de transport, était, au XVIIe siècle ,de 2^{km},2 par heure; elle s'éleva à 3 et 4 kilomètres vers la fin du XVIIIe; à 4^{km},3 en 1814; à 6^{km},5 en 1830; à 9^{km},5 vers 1848.

Dans la première moitié du siècle, la rapidité des voyages sur les grandes routes avait donc triplé en moyenne; entre certains centres importants, la vitesse était encore plus accélérée.

Depuis 1848, les chemins de fer ont abrégé dans la même proportion la durée des transports, tout en offrant au public des facilités inconnues auparavant.

La locomotive routière de Trevethik, qui servait au transport des fers bruts des ateliers de Pen-y-Darrn, dans le sud du Pays de Galles, pouvait transporter 10 tonnes à 8 kilomètres par heure ; mais son existence fut éphémère, car elle avait un double défaut : adhérence insuffisante et usure exagérée des rails. Sur le *Blücher* de Stéphenson, le transport revenait (en 1814) bien plus cher que la traction animale. Son *Rocket*, au contraire, pouvait, en 1825, traîner 90 tonnes à une distance de 19 à 24 kilomètres par heure[1]. En 1840, les trains anglais parcouraient de 5^{km},8 à 10^{km},5 par heure, tandis qu'en France le maximum réglementaire était 8 kilomètres[2].

Aujourd'hui, il y a des trains, dans certains pays, qui ne vont pas beaucoup plus vite, et, par contre, il y en a d'autres qui présentent des chiffres stupéfiants : ainsi le *rapide* Paris-Amiens-Calais, comme certains trains rapides allemands, anglais ou américains, parcourt plus de 80 kilomètres[3]. Bien plus, des essais ont récemment démontré, paraît-il, que de bonnes locomotives peuvent transporter un train de 30 essieux à une vitesse de 120 kilo-

1. Vingt ans plus tard, le poids de la locomotive avec le tender d'abord de 7^{t},$^{1}/_{2}$ (la première locomotive, le *Adler*, sur la ligne de Nürnberg-Fürth pesait environ 6 tonnes en 1835) atteignait 40 à 60 tonnes (aujourd'hui de 60 à 110 tonnes); le poids des trains de voyageurs passait de 18 à 75 tonnes, et celui des trains de marchandises de 160 à 180 tonnes. Voir Gardner, *Railway economy a treatise on the new art of transport*, 1849.

2. Temps d'arrêt compris.

3. Temps d'arrêt compris.

mètres à l'heure. Elles peuvent même, sans traîner aucun wagon, parcourir plus de 150 kilomètres à l'heure. Dans l'avenir, des vitesses de 250 kilomètres au minimum, par heure, seront certainement réalisées, grâce à la traction électrique.

Dans l'*Album de la statistique de* 1888 (feuille 8), M. Cheysson donne un tableau particulièrement intéressant. C'est, pour un certain nombre de villes, l'accélération successive des voyages en France[1].

NOMBRE D'HEURES POUR ALLER DE PARIS A	En 1650	En 1782	En 1814	En 1834	En 1854	En 1887
Calais	123	60	40	28	6, 40	4, 32
Lille	105	42	34	22	4, 50	3, 50
Strasbourg	218	108	70	47	10, 40	8, 49
Belfort	182	98	59	39	17, 51	7, 15
Genève	245	158	75	48	19, 51	11, 30
Nice	438	221	140	98	65, 30	18, 24
Marseille	359	184	112	80	38, 20	13, 58
Toulouse	330	198	104	70	31, 15	15, 13
Bayonne	358	200	116	64	29, 45	11, 51
La Rochelle	227	108	72	41	19, 25	9, 11
Nantes	172	90	56	37	9, 33	7, 23
Brest	270	175	87	61	36, 00	13, 31
Le Havre	97	52	31	17	5, 15	4, 10

En 1893, la vitesse du transport des voyageurs, y compris les arrêts, était de 41 à 82 kilomètres par heure; dans les trains directs de voyageurs, de 25 à 60 kilomètres; dans les trains omnibus, de 20 à 60 kilomètres, et dans les trains mixtes, de 20 à 55 kilomètres. En 1883, la vitesse maximum n'était que de 62 kilomètres, et la vitesse minimum de 18 kilomètres.

Mais ce qui constitue un progrès, ce n'est pas seulement l'accélération de vitesse, c'est surtout la fréquence des départs qui permet aux voyageurs de choisir les heures qui leur paraissent les plus commodes. Autrefois le départ bi-hebdomadaire des diligences paraissait suffisant, et cependant il fallait retenir sa place plusieurs jours à l'avance; aujourd'hui, d'après les cahiers des charges, il y a au moins 3 trains par jour dans chaque sens. Sur les grandes artères il y en a au moins 8 à 10, et, près des grandes villes, les départs se succèdent plusieurs fois par heure. En 1893, sur les grands réseaux, il y avait une moyenne de 22 trains par jour: 14 trains de grande vitesse et 8 de petite vitesse, ce qui représente, dans chaque sens, 7 trains de voyageurs et 4 trains de marchandises. Et, avantage inconnu au siècle dernier, tous les

1. En 1759, les courriers de la poste allaient de Londres à Manchester en quatre jours et demi; en 1824, il ne fallait plus que vingt-sept heures pour le même trajet (Voir Rivinus, *Angleterre septentrionale*, 1824, page 379). Actuellement le trajet se fait en quatre heures

arrivant voyageurs cinq minutes avant le départ du train trouvent des places et peuvent partir.

La vitesse du transport, d'après le relevé précédent, a plus que décuplé en France depuis cent ans, et elle est vingt-cinq fois plus grande qu'il y a deux cents ans. Par contre, le rapport de la surface du sol au nombre des voyageurs est devenu six à sept cents fois plus petit.

Passons maintenant à une autre question : Comment peut s'effectuer le transport des marchandises? Tout d'abord, il ne faut pas oublier que la masse des expéditions a pris une extension considérable. Il y a, en outre, beaucoup de marchandises que l'on transporte aujourd'hui à des distances inconnues jadis. Il y en a d'autres dont le transport paraissait impossible autrefois. La vitesse des transports des marchandises, bien que plus grande maintenant, ne s'est pas accélérée, comme celle des trains de voyageurs. Un train de marchandises ordinaire parcourt de 15 à 18 kilomètres par heure (arrêts compris) avec une allure moyenne de 20 à 30 kilomètres. En 1893, les vitesses extrêmes sur les différents réseaux étaient de 12 à 35 kilomètres à l'heure; mais les Compagnies peuvent exiger un délai de vingt-quatre heures pour la réception et la livraison des marchandises : d'après les tarifs, à chaque journée de transport doit correspondre un déplacement de 200 kilomètres; mais, lorsqu'on réclame les tarifs dits réduits, le transport est encore de plus longue durée.

En définitive, la marche moyenne est de 2 à 3 kilomètres par heure, en comptant le nombre d'heures qui s'écoulent entre le départ et la réception des marchandises. Donc les transports se font seulement deux ou trois fois plus vite qu'autrefois.

En effet, un train marchant avec une vitesse de 3 kilomètres fait 72 kilomètres en vingt-quatre heures. Un voiturier ne peut demander à son attelage que 4 kilomètres à l'heure, soit un parcours de 40 à 50 kilomètres au maximum par vingt-quatre heures. Aussi faudrait-il neuf jours pour parcourir les 330 kilomètres qui séparent Paris de Calais (et encore sans tenir compte des montées et descentes). Or un colis, transporté par voie ferrée, est remis au destinataire trois jours après le dépôt par l'expéditeur.

En outre de l'économie de temps réalisée, les chemins de fer ont abaissé les tarifs et l'on peut dire que plus la vitesse augmente, plus le prix des transports diminue.

En Afrique, aujourd'hui encore, le transport d'une tonne à 1 kilomètre revient au prix minimum de 4 francs[1]. En France, une tonne kilométrique, transportée à dos de mulets, reviendrait encore de 0 fr. 80 à 1 franc. Au Soudan, la tonne kilométrique, à dos de chameau, coûte exactement 0 fr. 50. C'était le prix demandé à la fin du siècle dernier pour le roulage; mais le prix fut ramené à 0 fr. 30 en 1814, à 0 fr. 25 en 1830, et à 0 fr. 20 vers 1840-1850. Actuellement, en petite vitesse, les taxes varient, suivant les marchandises et d'après la distance, de 0 fr. 16 à 0 fr. 07 ; 0 fr. 14 à 0 fr. 06 ; 0 fr. 12 à 0 fr. 05 ;

1. D'après Faidherbe, pour le transport d'une tonne de sel, de la mer jusque dans le haut Niger, à 300 kilomètres environ, il a fallu quarante nègres au prix moyen de 1 franc par jour; et la colonne ne faisait guère que 10 kilomètres par vingt-quatre heures.

0 fr. 10 à 0 fr. 04 ; 0 fr. 08 à 0 fr. 03 et 0 fr. 08 à 0 fr. 02. Le prix moyen de la tonne kilométrique sur les grands réseaux est 5c,25, et même les tarifs « réduits » ramènent cette moyenne à un prix inférieur à 5 centimes [1].

Au milieu du XVIIIe siècle, un voyageur payait environ 14 centimes, en moyenne par kilomètre; sur les chemins de fer de 1855, le tarif était de 10 centimes pour la 1re classe, de 7c,5 pour la 2e classe, de 5 centimes pour la 3e classe, et, sans aucun doute, on peut certifier qu'en 3e classe le voyageur a plus de confort qu'un Prince du sang qui voyageait dans son propre carrosse [2].

Il est intéressant de comparer, comme l'a fait M. Cheysson, le prix successif des voyages, il y a cent ans, sur les chemins de fer, avant le dégrèvement de 1892, et actuellement.

DE PARIS A	1798 DILIGENCES			1891 CHEMINS DE FER			1898 CHEMINS DE FER		
	1re classe	2e classe	3e classe	1re classe	2e classe	3e classe	1re classe	2e classe	3e classe
	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs
Calais	52	42	28	36	27	20	**33**	**23**	**15**
Lille	45	35	23	31	23	17	**28**	**19**	**12**
Strasbourg	92	73	49	60	44	32	**57**	**39**	**24**
Belfort	77	62	41	55	41	30	**50**	**34**	**22**
Genève	95	77	51	77	58	42	**70**	**47**	**31**
Nice	187	148	99	134	101	74	**122**	**82**	**54**
Marseille	155	122	82	106	80	59	**95**	**65**	**42**
Toulouse	136	108	72	89	67	49	**80**	**54**	**35**
Bayonne	166	130	87	96	72	53	**88**	**59**	**39**
La Rochelle	93	75	50	53	40	29	**47**	**35**	**23**
Nantes	72	58	39	49	37	27	**44**	**30**	**19**
Brest	113	90	60	75	56	41	**67**	**45**	**29**
Le Havre	39	32	21	28	21	15	**25**	**17**	**11**

1. Voir chapitre XVI. En 1864, M. Perdonnet estimait que le transport par chemins de fer, comparé aux transports d'autrefois sur les anciennes routes, procurait une économie de 500 millions, soit les intérêts d'un capital de 10 milliards, et, à la même date, il évaluait à 4 milliards le capital de premier établissement des chemins de fer (*Traité élémentaire des chemins de fer*, I, pages XVI et suivantes). En 1880, dans son ouvrage (*la Transformation des moyens de transport et ses conséquences économiques et sociales*, 1880), M. de Foville donnait les différents prix moyens suivants : roulage, 25 centimes; chemins de fer, 6 centimes; canaux, 3 à 4 centimes; fleuves navigables, 2 centimes; à dos de chameau, 42 centimes; à dos de mulet, 87 centimes, et à dos d'homme, 3 francs.

2. Du temps de Molière, lorsque la comtesse d'Escarbagnac allait de Paris à Angoulême, un tel voyage faisait époque dans sa vie.

En 1773, il fallut à Chodowicki sept jours pour se rendre de Berlin à Dantzig. L'Académie des Beaux-Arts de Berlin conserve précieusement le journal où il décrit plaisamment les incidents et les mille tracasseries de son voyage.

De plus, comme un franc ne vaut aujourd'hui que le tiers à peine de ce qu'il valait il y a un siècle, il faut tripler les prix de voyage pour juger exactement des réductions de prix successives, opérées de 1798 à 1898. Mais comment évaluer le temps économisé, les risques d'accidents supprimés, la fatigue atténuée? Comment chiffrer l'économie des frais de nourriture, de logement, de coucher?

Quant à la sécurité des voyageurs, sans aller aussi loin que ce directeur des chemins de fer anglais, qui a prétendu que : *About the safest place a man could choose is a seat in an english railway carriage* [1], on peut admettre qu'elle a singulièrement fait des progrès avec les chemins de fer.

Au temps des diligences, on comptait, en France, de 1840 à 1850, 615 blessés et 282 tués par 100 millions de voyageurs. A nombre égal de voyageurs par chemins de fer (depuis le 27 septembre 1835 jusqu'au 31 décembre 1875), il n'y eut que 19 morts et 75 blessés.

Actuellement, la proportion est de 1 tué pour 100 millions de voyageurs. Aussi M. Yves Guyot, alors qu'il était Ministre des Travaux publics, a-t-il pu déclarer, le 27 octobre 1891, à la Chambre des députés : « La sécurité du voyage sur les chemins de fer français est presque absolue, puisque dans les six années de 1882 à 1887, il n'y a eu qu'une personne tuée sur 1 milliard 1/4 de voyageurs, et pour un parcours total de 42 milliards de kilomètres.

En 1893, les grandes lignes françaises ont transporté 317.800.000 de voyageurs, représentant 10 milliards de voyageurs kilométriques, avec 3.389.004 trains de grande vitesse, lesquels ont parcouru, pour effectuer ce transport, une distance de 184.068.187 kilomètres.

Aucun voyageur ne fut tué dans un accident d'exploitation ; mais 65 périrent victimes de leur propre imprudence, et 2 pour des causes inexpliquées. Cette proportion de 67 est tout à fait minime, si l'on se donne la peine de remarquer que, dans les 58 villes de France ayant plus de 30.000 habitants, il y eut pendant la même année 2.545 morts violentes, non compris les suicides.

Mais la détermination du chiffre total des tués ne suffit pas à montrer la sécurité plus ou moins grande des transports par voie ferrée. Bien des blessés ou bien des morts sont victimes de leur propre imprudence et souvent ne sont même pas des voyageurs, ni des agents des Compagnies.

Le tableau de la page 899 donne le détail des accidents survenus sur les lignes d'intérêt général en France et sur les chemins de fer allemands à voie normale.

1. L'endroit le plus sûr qu'on puisse choisir, c'est une place dans un wagon anglais.

Accidents de personnes.

Expl. — Victimes du fait de l'exploitation. **Impr.** — Victimes par imprudence ou autres causes.		MORTS 1893	MORTS 1894	MORTS De 1886 à 1895 par an	BLESSÉS 1893	BLESSÉS 1894	BLESSÉS De 1886 à 1895 par an
CHEMINS DE FER FRANÇAIS D'INTÉRÊT GÉNÉRAL.							
Voyageurs :	Expl.....	—	11	10	254	251	189
	Impr....	67	74	49	132	173	108
	TOTAL.	67	85	59	386	424	297
Agents des chemins de fer :	Expl.....	10	17	10	142	108	91
	Impr....	271	219	214	756	539	550
	TOTAL.	281	236	224	898	647	641
Autres personnes :	Expl.....	—	—	2	13	1	18
	Impr....	250	223	183	120	108	96
	TOTAL.	250	223	185	133	109	114
CHEMINS DE FER ALLEMANDS A VOIE NORMALE.							
Voyageurs :	Expl.....	7	6	7	94	91	110
	Impr....	63	36	38	92	97	68
	TOTAL.	70	42	45	186	188	178
Autres personnes (non compris les agents des chemins de fer) :	Expl.....	7	20	9	63	47	41
	Impr....	190	242	205	152	184	150
	TOTAL.	197	262	214	215	231	191
Agents de l'exploitation proprement dite :							
Service des trains....		15	13	15	170	192	192
Autres services.......		397	329	353	1.864	1.871	1.507
TOTAL...........		412	342	367	2.034	2.063	1.699
Personnel chargé de l'entretien de la voie, des constructions, etc.		3	6	(1) 7	544	571	(1)

1. Dans les neuf années de 1886-1887 à 1894-1895, ces personnes mortes ou blessées, dont il est fait mention dans la *Statistique des chemins de fer allemands*, faisaient partie, jusqu'à 1888-1889, de la catégorie *agents de service*.

Quant aux agents des chemins de fer, le nombre de 1.699 blessés sur les lignes allemandes, dans la période décennale, du seul fait de l'exploitation proprement dite, paraît très élevé en comparaison du chiffre de 641 blessés constaté pour la même période sur les lignes françaises.

Le nombre des morts varie évidemment chaque année : il suffit d'un seul grand accident de chemin de fer pour le modifier beaucoup d'une année sur l'autre. Mais, néanmoins, le nombre des victimes est très peu considérable par rapport aux accidents de roulage.

A ce point de vue, la statistique des décès, en Prusse, indique, pour l'année 1893, un total de 11.873 morts accidentelles. Sur ce nombre 2.182, soit 18,4 %, sont dues à des accidents de voiture se décomposant ainsi : 1.194, pour les voitures ordinaires; 35, pour les tramways ; 522, pour les chemins de fer ; 431, sans distinction de véhicule, mais sûrement pas des wagons. Les 522 victimes d'accidents de chemins de fer ne représentent que 24 % des accidents mortels dus à des véhicules quelconques et 4,4 % de la totalité des accidents mortels.

Dans les accidents de chemins de fer, fort peu proviennent de l'exploitation, et on a constaté, comme en France, que près de la moitié des victimes n'appartenaient pas au personnel des trains.

On peut donc conclure que, eu égard à l'intensité du trafic, la profession d'agent d'une Compagnie est moins dangereuse que celle de voiturier [1].

1. **Note du Traducteur.** — En ce qui concerne les accidents survenus sur les chemins de fer d'intérêt général, aucun chiffre total n'apparaissait avant 1896 dans les publications de la statistique française. Ce n'est qu'en 1897, dans les *Documents divers pour l'année* 1895, que se trouve communiqué l'ensemble des accidents de l'exploitation fixés par la statistique.

ACCIDENTS de L'EXPLOITATION	CHEMINS DE FER FRANÇAIS D'INTÉRÊT GÉNÉRAL			CHEMINS DE FER ALLEMANDS A VOIE NORMALE		
	1893	1894	Moyenne annuelle de 1886 à 1895	1893/94	1894/95	Moyenne annuelle de 1886/87 à 1895/96
Déraillements	121	109	104	444	487	466
Rencontres	140	111	114	265	300	289
Autres accidents	2.312	1.777	1.668	2.832	2.831	2.522
TOTAL	2.573	1.997	1.886	3.541	3.618	3.277

La probabilité des accidents de trains croît non seulement avec le nombre des trains, mais en même temps aussi avec la longueur du chemin à parcourir; il convient donc d'établir une comparaison d'après le nombre des kilomètres de trains parcourus : Sur les voies françaises d'intérêt général, le parcours moyen annuel a été de 254.309.944 kilomètres de trains pour la période 1886-1895; sur les chemins de fer allemands à voie normale, dans une moyenne de dix années, de 1886-1887 à 1895-1886, on ne compte que 330.184.499 kilomètres de trains. Ainsi donc il y a, en France, 1 accident par 134.841 trains kilométriques, et en Allemagne par 100.751 trains kilométriques.

Le mémoire du Ministre prussien des Travaux publics relatif à la sécurité d'exploitation sur les chemins de l'Etat prussiens (1898, n° 6) prétend (page 2) que les accidents d'exploitation des chemins de fer allemands ne peuvent pas être comparés à ceux des

Les chemins de fer n'ont pas seulement augmenté la sécurité des voyageurs ; le même fait s'est produit pour les marchandises. Nous ne pouvons expliquer ici tous les avantages résultant des départs réguliers et des arrivées à heures fixes [1] ; bornons-nous à dire que les voies ferrées, par la fixité de leurs tarifs, permettent à l'industriel de tenir dans ses prévisions un compte exact des frais de transport [2].

A titre d'exemple de la sécurité actuelle des transports (dans le sens étroit du mot), on peut citer ce fait que la Manufacture de glaces de Saint-Gobain a fait le calcul que, sur six objets transportés par le roulage, cinq arrivaient brisés, tandis qu'aujourd'hui elle n'a presque jamais d'avaries.

Les trois éléments de succès : rapidité, bon marché et sécurité, ont donné au trafic, pendant les cinquante dernières années, une impulsion inconnue jusqu'alors. En 1842, sur l'ensemble des voies françaises, on transportait annuellement, en chiffres ronds, 5 milliards seulement de tonnes kilométriques ; 40 millions environ sur les 564 kilomètres de voies ferrées alors existantes, et environ 1.800 millions sur les voies fluviales et sur les canaux. En 1874, on transporta par voies terrestre ou fluviale près de 6 milliards [3] de

voies ferrées des autres pays, spécialement de la France ; mais cette opinion est inexacte. Les principes et les méthodes pour tous les relevés statistiques ne sont jamais identiques dans les différents pays; par suite, toute comparaison statistique internationale devrait cesser, — ce qui serait fort mauvais pour le progrès. Heureusement, cette identité de méthode n'est pas nécessaire, si l'on tient suffisamment compte des densités constatées dans les relevés statistiques. Il résulte clairement, des règlements et des circulaires pour les relevés des accidents de chemins de fer en France et en Allemagne, que le nombre des accidents laissés de côté par la statistique française et relevés par la statistique allemande ne peut être que très minime. Si maintenant l'on voulait objecter que, sans cette petite différence, les accidents sur les lignes françaises arriveraient à être aussi nombreux que ceux constatés sur les voies allemandes, il faudrait, pour que la moyenne annuelle de la période 1886-1895 fût de 1 accident par 100.751 trains-kilomètres, que, dans cette période décennale, on eût enregistré sur les voies françaises une moyenne annuelle de 2.531 accidents, au lieu de 1.886, soit 645 en plus. Cette différence montre que le total des accidents, malgré les petites différences de relevés, a dû être jusqu'ici bien plus faible en France qu'en Allemagne. Dans son mémoire le Ministre prussien relève à son tour le nombre des *voyageurs blessés ou morts*, pour comparer la sécurité d'exploitation dans les différents pays.

Cette manière de calculer n'est pas admissible pour trois motifs : 1° Les voyageurs morts et blessés ne forment que la plus petite partie des personnes à qui il arrive des accidents de chemins de fer ; pour les employés, au contraire, la sécurité est bien moins grande ; 2° les blessures des voyageurs proviennent d'accidents d'exploitation ; chaque administration de chemin de fer doit donc prendre des précautions pour éviter ces accidents ; mais, s'il en arrive, aucune Compagnie n'a la possibilité de diminuer le nombre des morts ou des blessures constatées, et qui peut être plus ou moins élevé ; 3° le chiffre total des voyageurs morts ou blessés sur les chemins de fer ne dépend pas exclusivement de la sécurité de l'exploitation pour laquelle les administrations peuvent encourir une responsabilité ; en effet, le plus grand nombre des accidents peut être attribué à la propre imprudence des voyageurs.

1. D'après Sax (II, 8, en 1876), pour l'ensemble des départs de trains en Prusse, on constata des retards, pour 1,6 %, et ces retards ne représentent pas plus de 0,9 % de la durée totale des trajets.

2. Les prix de transport, sur les voies de navigation intérieure, étaient encore si variables en France que, pour l'année 1853, ils oscillaient alors entre 17 et 90 francs pour un trajet en 1re classe de Marseille à Lyon.

3. Voir *Journal des Economistes* (1875, III, page 200). L'évaluation semble être un peu exagérée, par rapport aux données postérieures, pour les routes nationales seules, ou bien on a voulu parler du tonnage brut.

M. De Foville (*la France économique*, 1887, page 249) évalue la circulation annuelle des outes nationales à 3 milliards de tonnes kilométriques, dont 1.500 millions environ cons-

tonnes kilométriques, dont 1.800 millions seulement par eau; sur les chemins de fer circulaient 7.900 millions de tonnes kilométriques. En 1889, les 38.000 kilomètres de routes nationales virent circuler 1.500 millions de tonnes; les 12.400 kilomètres de routes fluviales, 3.200 millions; et les 35.608 kilomètres du réseau ferré [1], 11.700 millions, et, en même temps, 253 millions de voyageurs ou 8.730 millions de voyageurs kilométriques [2].

Quelles sont les étapes parcourues par cette longue et progressive évolution des chemins de fer français ?

Nous allons les parcourir en prenant les mêmes années que nous avons déjà considérées au tableau de la page 891.

Année 1847 [3].

POPULATION DE LA FRANCE : 35.521.000 HABITANTS	LIGNES D'INTÉRÊT général	VOIES de NAVIGATION intérieure	POURCENTAGE	
			Voie ferrée	Voie fluviale
Longueur en exploitation à la fin de l'année ..... kilom.	1.832	10.450	15,0	85,0
Longueur moyenne exploitée .... kilom.	1.511		12,6	87,4
Dépenses de premier l'établissement. fr.	986.500.000	726.200.000	57,5	42,4
Prix moyen kilométrique d'un voyageur .... fr.	6,54	—	—	—
Prix moyen kilométrique d'une tonne .... fr.	11,27	3,4	—	—
Nombre de voyageurs transportés	12.777.923	—	100,0	—
Tonnage .... T.	3.596.773	18.000.000	16,7	83,3
Nombre de voyageurs kilométriques ...	424.200.000	—	100,0	—
Nombre de tonnes kilométriques	200.000.000	1.813.000.000	9,9	90,1

En 1847, il y avait 1 kilomètre de voie ferrée pour 23.508 habitants, c'est-

tituaient le « tonnage utile », et il chiffre à 50 % le poids moyen des véhicules. Pour les routes départementales, il indique un tonnage brut de 2 milliards à 2.500.000.000 de tonnes kilométriques.

1. Longueur d'exploitation moyenne, y compris les lignes d'intérêt local.

2. Sur l'ancienne ligne Leipzig-Dresde, le trafic, qu'à l'origine on déclarait impossible à doubler, était déjà, en 1872, devenu cinquante-deux fois plus considérable (Voir *Zeitschrift des Königlichen preussischen Statistichen Bureau's*, 1880, page 128).

3. Voir, à ce sujet, chapitres I et II, en particulier page 4, remarque 1, pages 10, 17 et suivantes, et 44. — Sur le tableau ci-dessus et celui qui le suit immédiatement, à propos des longueurs moyennes d'exploitation des tonnes kilométriques des chemins de fer et des voies navigables, voir le tableau page 848; à propos des frais d'établissement des grandes lignes, voir pages 531, 544 et 565, et à propos des voies navigables, dans le chapitre XIX, page 828. — Comme prix moyen du voyageur kilométrique, on a donné plus haut celui de 1846; pour 1847, la donnée manque dans la statistique officielle (Voir *Documents divers*, I, tableau 6); cependant le prix moyen, en 1853, qui s'élève encore à 6cent,60, a dû être sensiblement le même. — Le prix de la tonne kilométrique a été calculé d'après le nombre de tonnes kilométriques (Voir pages 846 et suivantes). Les voyageurs kilométriques des chemins de fer sont calculés de la même manière que les tonnes kilométriques du transport des marchandises.

à-dire pour une superficie de 350^{kmq},8. Dans la même année, on comptait 1 kilomètre de voie navigable pour 3.399 habitants ou par 50^{kmq}, 7 [1].

	Par kilomètre de voie ferrée.	Par kilomètre de voie navigable.
Voyageurs	8.457	—
Tonnage	2.380	1.724
Voyageurs kilométriques	281.000	—
Tonnes kilométriques	132.400	174.000

Sur un chiffre rond de 23.500 habitants, il y en a déjà alors près de 8.500 qui usent des chemins de fer, soit 36 % de la masse. Ainsi, en supposant que le même voyageur ne se soit jamais servi deux fois des chemins de fer, on voit que le tiers de la population française est monté dans les wagons.

Pour les marchandises, le tonnage transporté par voies ferrées s'élève déjà à cette époque à 16,7 % du tonnage total, et pourtant la longueur exploitée n'est que 12,60 % de la longueur totale des voies de transport.

Aussi les 2.380 tonnes de marchandises par kilomètre de chemins de fer exploité, comparées au 1.724 tonnes de marchandises par kilomètre de voies navigables, montrent-elles clairement, dès cette époque, la supériorité des lignes ferrées au point de vue de la sécurité et de la rapidité du transport.

Année 1855.

POPULATION DE LA FRANCE : 36.039.364 HABITANTS	LIGNES D'INTÉRÊT général	VOIES de NAVIGATION intérieure	POURCENTAGE Voie ferrée	POURCENTAGE Voie fluviale
Longueur en exploitation à la fin de l'année ... kilom.	5.535	10.990	33,5	66,5
Longueur moyenne exploitée... kilom.	5.037		31,4	68,6
Dépenses de premier établissement. fr.	2.686.300.000	787.000.000	77,3	22,7
Prix moyen kilométrique d'un voyageur ... fr.	5,91	—	—	—
Prix moyen kilométrique d'une tonne ... fr.	7,65	3,4	—	—
Nombre de voyageurs transportés	32.941.471	—	100,0	—
Tonnage ... T.	10.645.282	ca. 19.500.000	35,2	64,8
Nombre de voyageurs kilométriques...	1.821.800.000	—	100,0	—
Nombre de tonnes kilométriques ...	1.516.900.000	2.040.000.000	42,6	57,4

En 1855, la densité de la population par kilomètre de chemin de fer était de 7.155 habitants pour une superficie de 105^{kmq},2 ; par contre, par kilomètre de voie navigable on comptait 3.279 habitants pour 48^{kmq}, 2.

	Par kilomètre de voie ferrée.	Par kilomètre de voie navigable.
Voyageurs	6.520	—
Tonnage	2.113	1.774
Voyageurs kilométriques	361.690	—
Tonnes kilométriques	301.155	185.000

1. Voir le tableau, page 891, colonnes 9, 10, 13 et 14.

Autrement dit, près des 91 % de la population utilisent les chemins de fer ; donc, de 1847 à 1855, cette proportion a augmenté de 157 %. Cela n'a rien de surprenant si l'on remarque que le nombre de voyageurs est, en 1855, deux fois et demie plus grand qu'en 1847. On constata aussi que le goût pour les voyages a quadruplé, car il y a un accroissement de 1.397 millions de voyageurs kilométriques et le parcours moyen, qui n'était que de 33 kilomètres en 1847, atteint, en 1855, le chiffre de 55^{km}, 3.

Le transport des marchandises par chemin de fer présente 35 % du trafic total par voies ferrées et navigables. Le tonnage total, après avoir été de 21.6000.000 tonnes en 1847, s'élève à 30.100.000 tonnes en 1855, soit une augmentation de 39 %, et, comme les transports par eau sont restés stationnaires, ce sont les chemins de fer qui ont provoqué cette augmentation. En 1847, le tonnage était de 0^{t},60 par habitant, et le nombre de tonnes kilométriques était de 56,7 ; en 1855, le tonnage est de 0^{t},84, correspondant à 98^{tkm},8.

Année 1869.

POPULATION DE LA FRANCE : 38.067.064 HABITANTS	LIGNES D'INTÉRÊT général	VOIES de NAVIGATION intérieure	POURCENTAGE Voie ferrée	POURCENTAGE Voie fluviale
Longueur d'exploitation à la fin de l'année .... kilom.	16.938	11.260	60,01	39,9
Longueur moyenne exploitée.. kilom.	16.465		59,4	40,6
Dépenses de premier établissement. fr.	7.952.900 000	1.003.000.000	88,8	11,2
Prix moyen kilométrique d'un voyageur...... fr.	5,43	—	—	—
Prix moyen kilométrique d'une tonne......... fr.	6,17	3,6	—	—
Nombre de voyageurs transportés.....	111.163.584	—	100,0	—
Tonnage.......................... T.	44.013.433	19.000.000	69,8	30,2
Nombre de voyageurs kilométriques...	4.107.600.000	—	100,0	—
Nombre de tonnes kilométriques......	6.271.000.000	1.999.000.000	75,8	24,2

En 1869, par kilomètre de chemin de fer on comptait 2.294 habitants pour une superficie de 32^{kmq},7. Par kilomètre de voies navigables, on évaluait à 3.301 le nombre des habitants par zone de 48^{kmq},2.

	Par kilomètre de voie ferrée.	Par kilomètre de voie navigable.
Voyageurs	6.752	—
Tonnage..........................	2.673	1.687
Voyageurs kilométriques...........	254.929	—
Tonnes kilométriques..............	381.014	178.000

Le rapport des voyageurs à la population est déjà de 292 %, ce qui revient à dire qu'un Français effectue environ trois voyages par an. De plus, le nombre de voyageurs kilométriques a augmenté depuis 1855 en même temps que le développement du réseau des lignes principales et secondaires.

Autrement dit, l'augmentation kilométrique est de 232 habitants, et l'augmentation totale, depuis 1847, représente 3,6 %.

Par contre, la longueur moyenne du parcours de chaque voyage va en diminuant. L'extension des réseaux, l'accélération de la vitesse, la diminution du prix des transports sont autant de raisons qui rendent plus fréquents les déplacements à courte distance. Le parcours moyen d'un voyageur est, pour ces raisons, ramené à 37 kilomètres.

Le mouvement des marchandises suit une progression bien plus surprenante ; 63 millions de tonnes sont expédiées ; le trafic total a donc doublé depuis 1855, et le trafic par voies ferrées est plus que le double du trafic par voies navigables. Par tête d'habitant, on compte 1^{t},7 de marchandises, dont 1^{t},2 a été transportée par chemin de fer. De même, par habitant, on compte 247^{t},6, dont 165 par voies ferrées, au lieu des 98^{t},8 et 42^{t},1 transportées en 1835. Le parcours moyen d'une tonne est de 142^{km},5 comme en 1855. En 1866, on constate le maximum du parcours moyen : 155 kilomètres ; en 1867, 151 ,96 ; et, en 1868, 148^{km},9. L'extension des réseaux influe aussi sur le mouvement des marchandises, car le public a, de ce fait, à sa disposition, un plus grand nombre de voitures dans des gares plus nombreuses et plus rapprochées, et l'augmentation de tonnage total passe de 2.113 tonnes à 2.673, soit 26,6 $^{0}/_{0}$, qui est le coefficient du développement du trafic.

Année 1878.

POPULATION DE LA FRANCE : 37.212.292 HABITANTS	LIGNES D'INTÉRÊT général	VOIES de NAVIGATION intérieure	POURCENTAGE Voie ferrée	POURCENTAGE Voie fluviale
Longueur d'exploitation à la fin de l'année.................. .. kilom.	22.139	10.800	67,2	32,8
Longueur moyenne exploitée... kilom.	21.435		66,5	33,5
Dépenses de premier établissement. fr.	9.699.800.000(1)	1.130.600.000	89,6	10,4
Prix moyen kilométrique d'un voyageur...... fr.	5,17	—	—	—
Prix moyen kilométrique d'une tonne......... fr.	5,97	3,6	—	—
Nombre de voyageurs transportés.....	152.806.132	—	100,0	—
Tonnage.......................... T.	63.087.498	19.000.000	76,9	23,1
Nombre de voyageurs kilométriques...	5.779.400.000	—	100,0	—
Nombre de tonnes kilométriques......	8.396.800.000	2.005.000.000	80,7	19,3

Il y avait donc 1 kilomètre de voie ferrée par 1.575 habitants et par zone de 22^{kmq},7 ; par contre, on comptait 3.446 habitants et 49^{kmq},7 de superficie par kilomètre de voie navigable.

	Par kilomètre de voie ferrée.	Par kilomètre de voie navigable.
Voyageurs........................	7.129	—
Tonnage..........................	2.943	1.759
Voyageurs kilométriques..........	269.624	—
Tonnes kilométriques.............	391.874	186.000

1. Déduction faite des dépenses de construction des lignes cédées à l'Allemagne.

Le nombre des voyageurs sur les chemins de fer était quatre fois plus grand que le nombre d'habitants, soit 4,11 °/₀ de la population. La longueur moyenne d'un voyage était de 37^{km},9; le parcours réel de chaque Français est donc, en 1878, de 155 kilomètres (en 1855 : 50^{km},5; en 1869 : 108 kilomètres). L'augmentation des voyageurs kilométriques ressort à 5,4 °/₀.

Le transport total des marchandises accuse une augmentation de plus de 19 millions, ou 30,3 °/₀ pendant une période de dix ans, et cette augmentation résulte exclusivement du trafic par voies ferrées qui s'est accru de 43,3 °/₀ depuis 1869.

En 1878, le tonnage sur les voies ferrées seules est aussi élevé que le tonnage total, en 1869. Par habitant, on compte 1^{t},7 transportée par voies ferrées et 0^{t},5 par voies navigables.

De même, pour le tonnage kilométrique, sur un total de 279 tonnes, 225,7 proviennent des chemins de fer.

Le parcours moyen d'une tonne est de 133^{km},1 ; et l'augmentation de tonnage kilométrique de 270 tonnes, soit 10,1 °/₀, chiffre qui représente le coefficient de l'augmentation de trafic de 1869 à 1878.

A l'inauguration du *Grand Programme* on jouissait d'une prospérité commerciale extrêmement florissante; aussi le développement de trafic fut-il tout à fait inattendu : le tonnage total passa alors de 68.900.000 tonnes en 1879 à 89.100.000 en 1883. En même temps, le total des tonnes kilométriques s'éleva de 8.991.100.000 à 11.064.700.000.

Mais cette période de prospérité ne dura pas. Il y eut un recul presque aussi brusque. 1886 fut l'année la plus mauvaise. Le tonnage total ne fut que de 73.400.000 tonnes, et le nombre de tonnes kilométriques fut ramené à 9.314.300.000.

En 1887, la situation économique s'améliora, et à la fin de l'année suivante on enregistra une augmentation totale de 200.900.000 tonnes kilométriques, ce qui donne, pour la période décennale 1878-1887, une progression annuelle de 2,4 °/₀.

Année 1888.

POPULATION DE LA FRANCE : 38.400.000 HABITANTS	LIGNES D'INTÉRÊT général	VOIES de NAVIGATION intérieure	POURCENTAGE	
			Voie ferrée	Voie fluviale
Longueur d'exploitation à la fin de l'année........................ kilom.	32.652	12.500	72,3	
Longueur moyenne exploitée.. kilom.	32.128		72,0	27,7
Dépenses de premier établissement. fr	13.742.800.000	1.592.500.000	99,6	28,0
Prix moyen kilométrique – d'un voyageur...... fr.	4,48	—	—	10,4
Prix moyen kilométrique – d'une marchandise.. fr.	5,66	3,0	—	—
Nombre de voyageurs transportés.....	224.801.159	—	100,0	—
Tonnage............................ T.	82.355.288	23.349.750	77,9	22,1
Nombre de voyageurs kilométriques...	7.345 300.000	—	100,0	—
Nombre de tonnes kilométriques......	10.409.100.000	3.179.900.000	76,6	23,4

Pour 1 kilomètre exploité, on comptait :

	Par kilomètre de voie ferrée.	Par kilomètre de voie navigable.
	—	—
Voyageurs	6.997	—
Tonnage	2.563	1.868
Voyageurs kilométriques	228.627	—
Tonnes kilométriques	323.990	254.394

Depuis 1878, le nombre des voyageurs avait donc augmenté de 72 millions, soit 47,1 %, et il représentait 5,85 % de la population; autrement dit, le nombre des voyageurs était environ six fois plus grand que celui des habitants; le parcours moyen d'un voyageur était de 32^{km},8, et chaque habitant parcourait en moyenne 191^{km},3 (au lieu de 155 en 1878). Malgré cet accroissement du trafic-voyageurs de 4,7 % par rapport au nombre absolu des voyageurs et de 2,7 % par rapport à la longueur du parcours, l'extension du réseau ferré depuis le *Grand Programme* a dépassé les besoins du trafic, et l'on peut dire que le rapport des facilités de transport aux besoins du trafic est dans la proportion de 185 à 100.

Le même phénomène se manifesta dans le transport des marchandises. Depuis 1878, l'augmentation du tonnage fut de 23.600.000 tonnes, soit 28,8 %, se décomposant ainsi qu'il suit : 19.600.000 sur les chemins de fer ou 30,6 %; 4.000.000 sur les voies navigables ou 21 %.

Chaque habitant expédiait 2^{t},7, dont 2^{t},1 par voies ferrées. L'accroissement du tonnage fut de 353,9 tonnes kilométriques, soit 74,8 de plus qu'en 1878, et, en particulier, sur les chemins de fer, l'augmentation fut de 271 tonnes kilométriques. Mais le produit kilométrique des transports par voies ferrées a subi une dépression, car le parcours moyen d'une tonne de marchandises n'est plus que de 126^{km},4. Le nombre de tonnes par tête est de 380, soit une augmentation de 12,9 %, et le nombre de tonnes kilométriques s'est accru de 17,3 %. Désormais le développement du trafic ne suivra pas l'extension du réseau.

Année 1894.

POPULATION DE LA FRANCE : 38.343.192 HABITANTS (Recensement de 1891)	LIGNES D'INTÉRÊT général	VOIES de NAVIGATION intérieure	POURCENTAGE	
			Voie ferrée	Voie fluviale
Longueur d'exploitation à la fin de l'année ... kilom.	36.249	12.253	74,7	25,3
Longueur moyenne exploitée... kilom.	35,971		74,6	25,4
Dépenses de premier établissement. fr.	15.437.900.000	1.638.500.000	90,2	9,8
Prix moyen kilométrique — d'un voyageur ... fr.	3,85	—	—	—
Prix moyen kilométrique — d'une marchandises.. fr.	5,20	3,0	—	—
Nombre de voyageurs transportés ...	336.544.148	—	100,0	—
Tonnage ... T.	99.105.421	27.873.475	78,0	22,0
Nombre de voyageurs kilométriques..	10.330.600.000	—	100,0	—
Nombre de tonnes kilométriques ...	12.482.500.000	3.911.800.000	76,1	23,9

Par kilomètre de longueur d'exploitation, il y avait :

	Par kilomètre de voie ferrée.	Par kilomètre de voie navigable.
	—	—
Voyageurs	9.353	—
Tonnage	2.755	2.275
Voyageurs kilométriques	287.193	—
Tonnes kilométriques	347.015	319.250

Depuis 1878, l'augmentation des voyageurs ressortait donc à 111.700.000 (soit 49,6 %); la proportion des voyageurs par rapport à la population est de 8,78 %, le et parcours moyen était abaissé à 30^{km},7. Chaque habitant parcourait ainsi 269 kilomètres. Par kilomètre exploité on comptait, depuis 1878, 2.356 voyageurs, soit une augmentation de 33,7 %; le nombre de voyageurs kilométriques était de 58.566, soit 25,6 %. Cette augmentation considérable résultait du dégrèvement des tarifs de 1892.

Le tonnage total des marchandises était de 127 millions de tonnes, représentant pour six ans, à partir de 1888, une majoration de 21.400.000, soit 20,2 % ou 3,36 % par an ; sur les chemins de fer seuls, l'augmentation atteignait 16.800.000 tonnes, soit 20,4 %, ou par an 3,4 %. Le mouvement total des marchandises avait été environ de 2.805.300.000 tonnes kilométriques, soit 20,6 %; sur les chemins de fer, le trafic était de 2.073.400.000 tonnes kilométriques, soit un accroissement de 19,9 % ou, par an, de 3,6 %. Chaque habitant expédiait, en moyenne, 3^{t}.31 de marchandises, dont 2,58 par voies ferrées. Par habitant on comptait en tout 428 tonnes kilométriques, dont 325,9 sur les chemins de fer. Le tonnage kilométrique, depuis 1888, a augmenté d'environ 192 tonnes, soit 7,5 par voies ferrées ; il atteignait environ 407 tonnes, soit 21,8 % sur les voies navigables ; on comptait environ sur les chemins de fer 23.035 tonnes kilométriques, soit environ 7,1 %; sur les voies navigables, il y a 64.856 tonnes kilométriques, soit 25,5 % depuis 1878. Le parcours moyen est resté le même sur les chemins de fer, 126 kilomètres, malgré le développement des réseaux. Par contre, sur les voies navigables, le parcours s'est élevé à 140 kilomètres.

On voit donc que le trafic s'est colossalement accru dans l'espace d'un demi-siècle.

En 1847, la production et la consommation formaient alors tout le trafic des voies ferrées et navigables. On transportait 23.500.000 tonnes, et chaque habitant n'avait droit qu'à 7/10 de tonne.

En 1894, le tonnage se répartissait ainsi qu'il suit :

Lignes d'intérêt général	99.100.000	tonnes
Lignes d'intérêt local	4.100.000	—
Voies navigables intérieures	27.900.000	—
Cabotage	2.800.000	—
Total	133.900.000	tonnes

ou 3^{t},5 par habitant.

C'est une augmentation de 474 % en quarante-huit années, soit 9,87 % en moyenne par an.

En 1847, les lignes d'intérêt général ne transportaient que 3.600.000 tonnes, soit 15,3 % ou le 1/7 du tonnage total. En 1894, au contraire, elles transportaient 74 % de 133.900.000 tonnes.

En 1847, par voies ferrées ou navigables[1], on avait compté 2.013.000.000 tonnes kilométriques, soit 56,6 tonnes kilométriques par habitant. En 1894, on avait atteint 16.471.600.000 tonnes kilométriques, soit 429,5 tonnes kilométriques par habitant.

L'augmentation totale était donc de 718,8 %, soit en moyenne par an 15 %. Rien que pour les chemins de fer, le trafic a passé de 9,9 %, en 1847, à 75,6 % en 1894.

Le tableau ci-dessous résume les observations précédentes et explique l'influence des voies ferrées sur le trafic des voyageurs et des marchandises de 1847 à 1894.

LIGNES D'INTÉRÊT GÉNÉRAL EN EXPLOITATION	1847	1855	1869	1878	1888	1894	**1898**
Par kilomètre exploité :							
Nombre d'habitants	235.08	7.155	2.294	1.575	1.114	968	**923**
Superficie	350,8	105,2	32,7	22,7	15,6	13,5	**12,6**
Par habitant :							
Nombre total de voyageurs	0,36	0,91	2,92	4,11	5,85	8,78	**10,00**
Nombre de voyageurs kilométriques	12,0	50,5	107,8	155,0	191,3	269,0	**307,0**
Tonnage total	0,1	0,29	1,2	1,7	2,1	2,6	**2,9**
Nombre de tonnes kilométriques	5,6	42,1	165,0	225,7	271,0	325,9	**370**

En même temps, on constata une baisse constante et continue dans le prix des transports.

Voici, pour les mêmes années, les prix moyens sur les lignes d'intérêt général :

	VOYAGEURS.	MARCHANDISES.
1841	7c,00	12c,00
1846	6 ,54	11 ,39
1855	5 ,91	7 ,65
1869	5 ,43	6 ,17
1878	5 ,17	5 ,97
1888	4 ,48	5 ,66
1894	3 ,85	5 ,20
1898	**3 ,73**	**4 ,92**

1. Nulle part on ne trouve trace des parcours du cabotage ; on ne peut donc faire aucune évaluation.

Depuis 1841, les prix ont donc diminué de 45 °/₀ pour les voyageurs et de 56,7 °/₀ pour les marchandises. Ces coefficients sont la meilleure preuve des efforts faits pour mettre le nouvel instrument de trafic à la disposition de tous, pour l'accommoder aux besoins généraux du pays. Ces mêmes efforts constituent l'évolution économique de ce demi-siècle. C'est ainsi que beaucoup de marchandises, devenues transportables, ont acquis de la valeur.

La production a pu, non seulement se développer, mais encore se multiplier, se diversifier. Les sources de revenus ont augmenté en même temps que le travail, et la multiplication des capitaux a profité à des classes d'individus de plus en plus nombreux et dont le niveau social s'éleva au fur et à mesure que leur existence fut assise sur des bases plus larges et plus solides. On ne peut le prouver mieux qu'en comparant le développement du trafic avec la masse des fonds versés aux caisses d'épargne [1].

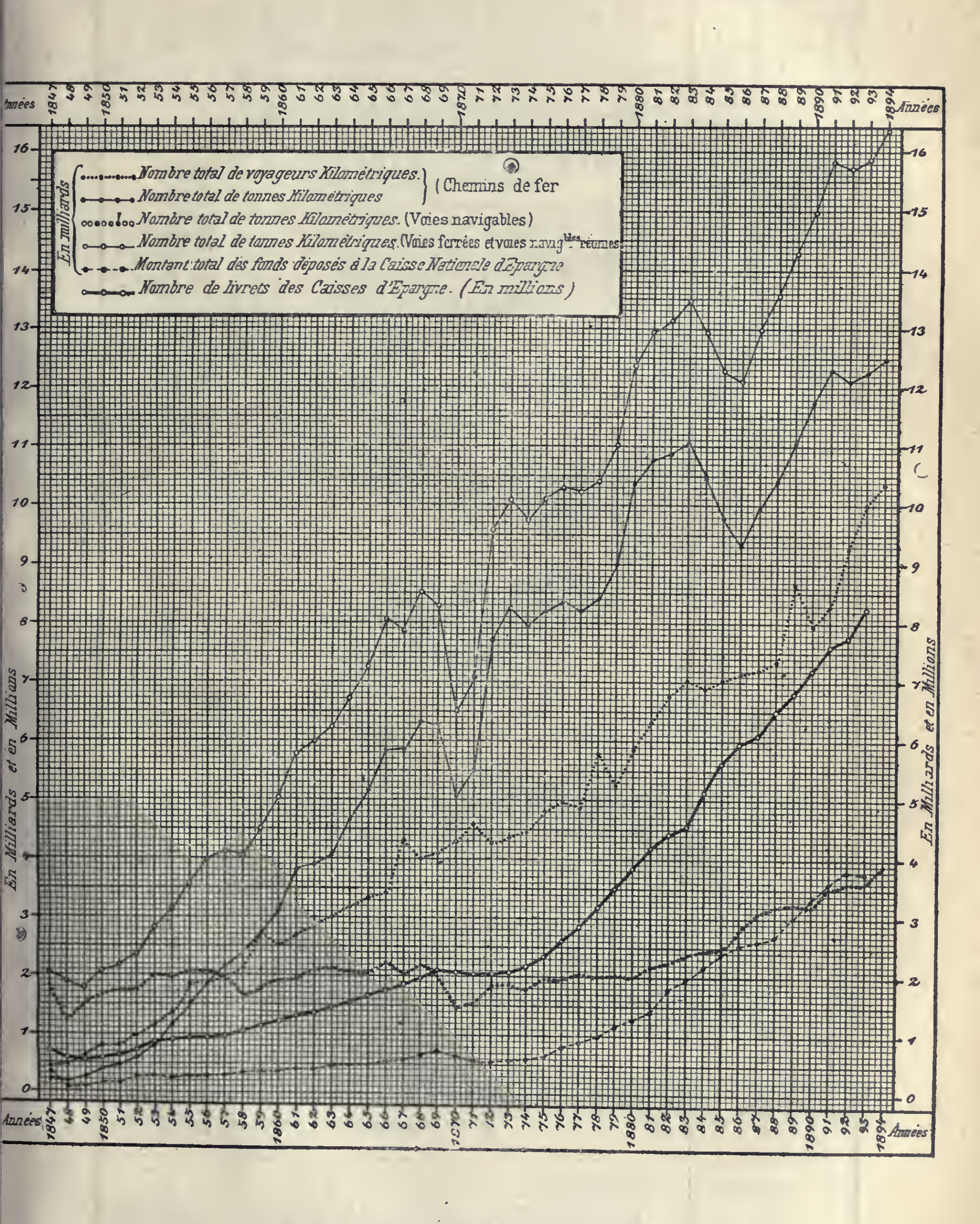
Le tableau graphique de la page 911 montre la progression constante des fonds des caisses d'épargne pendant les vingt dernières années. Le montant total atteint 545 millions en 1873 et 3.751 millions en 1893. En même temps, le nombre des livrets de caisse d'épargne s'est accru encore plus rapidement. Si on comptait un peu plus de 2 millions de déposants en 1873, on en trouve 8.260.000 en 1893. On peut donc dire que le nombre des individus, qui veulent mettre de l'argent de côté est chaque année, de plus en plus grand. Il y a donc plus de gens qui bénéficient des profits résultant de l'épargne [2]. Ce fait se passe de commentaires.

La Commission du budget de 1896 s'est livrée à une petite enquête fort intéressante. Elle a fait une comparaison entre le trafic des chemins de fer et la situation économique générale.

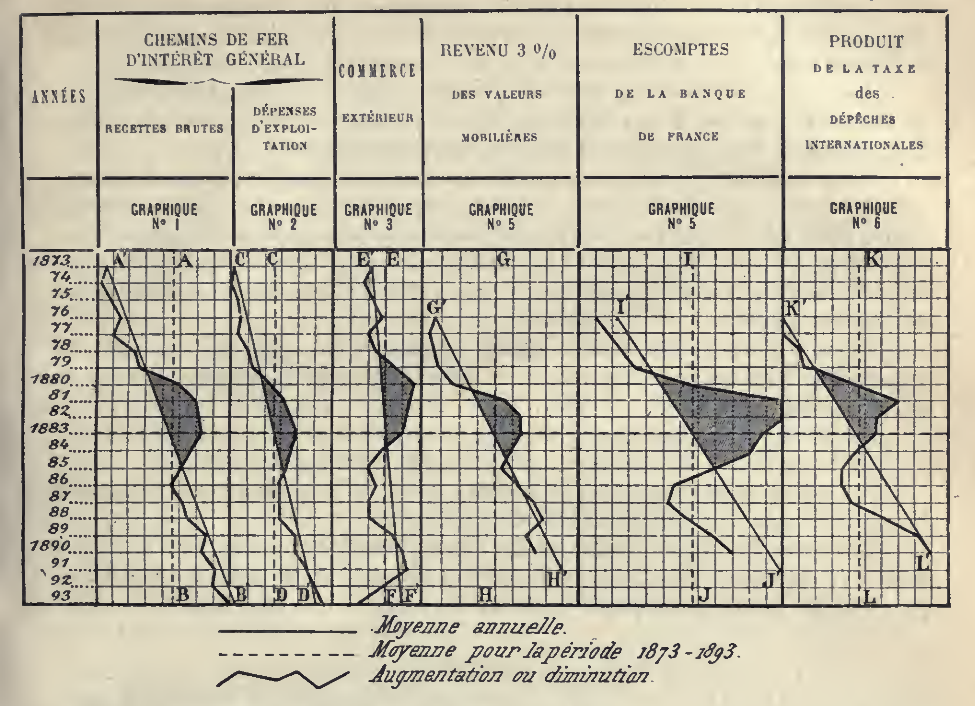
Elle a étudié la variation des résultats constatés avant 1893 et a dressé les tableaux ci-après qui résument la marche des recettes et des dépenses des grandes Compagnies, qui décrivent les oscillations du commerce extérieur, du revenu des valeurs mobilières, du chiffre des escomptes de la Banque de France et le produit de la taxe des dépêches internationales.

1. Voir, page 912, les chiffres des fonds déposés aux caisses d'épargne.

2. En Saxe, on comptait, en 1849, 49 caisses d'épargne dont l'actif pour 81.500 déposants, était de 11.700.000 marks. En 1893, il y avait 232 caisses d'épargne, avec un actif de 658.600.000 marks et 1.755.838 livrets.


Années
Nombre total de voyageurs Kilométriques.
Nombre total de tonnes Kilométriques
(Chemins de fer
Nombre total de tonnes Kilométriques. (Voies navigables)
Nombre total de tonnes Kilométriques. (Voies ferrées et voies navigables réunies)
Montant total des fonds déposés à la Caisse Nationale d'Epargne
Nombre de livrets des Caisses d'Epargne. (En millions)
En milliards
En Milliards et en Millions
1847 48 49 1850 51 52 53 54 55 56 57 58 59 1860 61 62 63 64 65 66 67 68 69 1870 71 72 73 74 75 76 77 78 79 1880 81 82 83 84 85 86 87 88 89 1890 91 92 93 1894
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16

ANNÉES	CHEMINS DE FER FRANÇAIS ENSEMBLE DU RÉSEAU D'INTÉRÊT GÉNÉRAL — Recettes brutes totales	Dépenses d'exploitation	Coefficient d'exploitation		COMMERCE SPÉCIAL de la France, valeur en francs, exportation et importation réunies		REVENU 3 0/0 des VALEURS MOBILIÈRES		ESCOMPTES de la BANQUE DE FRANCE, MONTANT TOTAL des escomptes à Paris et dans les succursales	PRODUIT de la TAXE DES DÉPÊCHES INTERNATIONALES	FONDS des CAISSES D'ÉPARGNE au 31 décembre	NOMBRE de LIVRETS EXISTANT au 31 décembre
	millions	millions	0/0 moyen		millions		francs		millions	francs	milliers	
1873......	833	434	52		7.342		»		»	»	545.097	2.079.196
1874......	819	427	52		7.209		»		»	»	573.500	2.170.066
1875......	863	440	50		7.409		»		»	»	660.415	2.365.567
1876......	887	455	51	51	7.564	36.644	34.970.000		5.639	»	769.035	2.625.209
1877......	868	453	52		7.106		34.142.000		6.261	7.707.675	862.843	2.868.263
1878......	932	474	50		7.356		34.274.000	139.834.000	6.866	8.461.467	1.016.166	3.173.721
1879......	946	493	52		7.827		36.448.000		7.260	8.889.062	1.154.546	3.507.711
1880......	1.061	538	50		8.501		39.085.000		8.696	9.978.025	1.280.203	3.841.104
1881......	1.110	560	50	52	8.425	41.405	44.455.000		11.374	11.375.179	1.408.904	4.199.228
1882......	1.128	592	52		8.396		47 858.000	179.378.000	11.322	10.434.350	1.801.730	4.645.942
1883......	1.126	614	54		8.256		47.980.000		10.827	10.532.881	1.893.883	4.938.290
1884......	1.096	609	55		7.576		46.806.000		10.385	9.950.723	3.137.310	5.293.053
1885......	1.058	588	55		7.176		45.868.000		9.250	9.614.105	2.365.506	5.630.188
1886......	1.036	562	54	54	7.457	36.804	47 215.000		8.302	9.626.224	2.404.606	5.941.188
1887......	1.061	561	53		7.272		48.878.000		8.268	9.848.706	2.587.974	6.186.951
1888......	1.081	567	52		7.323		50.424.000		8.585	11.039.435	2.762.156	6.491.822
1889......	1.159	599	52		8.020		49.164.000		9.180	12.043.951	3.015.670	6.840.381
1890......	1.154	606	52		8.189		50.800.000		9.549	»	3.325.161	7.266 096
1891......	1.185	639	54	54	8.337		»		»	»	3.559.140	7.682.646
1892......	1.183	663	56		7.648		»		»	»	3.843.801	8.094.976
1893......	1.204	688	57		7.089		»		»	»	3.751.056	8.561.972
»	21.790	11.562	»		161.478		658.367.000		131.764	129.501.783	»	»
Moyenne	1.037	550	53 0/0		7.689		43.890.000		8.783	10.000.000	»	»
1894......	1 234	688	57		»		»		»	»	»	»



NOTA. — Les graphiques ont été établis de la manière suivante :

Les lignes AB, CD, EF, GH, IJ, KL, sont prises pour bases ; elles représentent chacune la moyenne annuelle des chiffres des colonnes au-dessus, c'est-à-dire que la ligne AB représente 1.037 millions, CD 550 millions, EF 7.689 millions, GH 43.890 francs, IJ 8.783 millions, et KL 10 millions.

On a porté, à partir de ces lignes verticales, en face de chaque année, des distances horizontales proportionnelles à la différence entre le chiffre réel et le chiffre moyen. Si la différence était positive, on la portait à droite ; si elle était négative, on la portait à gauche.

Les échelles choisies sont 1 millimètre pour 10 millions, pour les graphiques AB, CD ; 1 millimètre pour 100 millions, pour les graphiques EF, IJ ; 2 millimètres pour 1 million pour le graphique GH ; et 1 millimètre pour 100.000 francs pour le graphique KL.

Les lignes A'B', C'D', E'F', G'H', I'J', K'L' représentent les lignes qui auraient été suivies si la progression avait été régulière aussi bien en deçà qu'au-delà de 1883. (On a tracé droites les lignes de progression moyenne, mais en pratique ces lignes doivent être paraboliques et tendre vers un maximum qu'elles ne peuvent dépasser.)

Lors des crises commerciales dont les courbes rendent très bien compte, les dépressions sont moins considérables pour les chemins de fer que pour les autres indices de la prospérité économique. On voit également que le mouvement de trafic augmente dans des proportions bien plus fortes que ne se développe le commerce extérieur.

C'est ainsi, que si l'on considère la période de trente-cinq ans antérieure à l'année 1873 et la période de vingt-deux ans (1872-1893) qui l'a suivie, l'on constate les résultats suivants :

	PREMIÈRE PÉRIODE.	DEUXIÈME PÉRIODE.
	—	—
Nombre de voyageurs kilométriques.	4.347.000.000	6.673.000.000
Nombre de tonnes kilométriques....	8.250.000.000	12.274.000.000

La même progression se manifeste, en même temps, pour ce qui facilite les échanges internationaux, pour ce qui contribue aux besoins et aux relations de l'humanité, c'est-à-dire pour la poste, le télégraphe et le téléphone.

Que ferait la poste si elle n'avait pas l'aide des voies ferrées qui lui prêtent son matériel et ses fourgons? Et, par contre, quels services rendus à l'exploitation des lignes par le télégraphe et le téléphone!

C'est ainsi que la vie, pour ainsi dire localisée jusqu'au second tiers de notre siècle, coule maintenant à flots jusque dans les plus petits centres industriels. La locomotive relie les pays entre eux, rapproche toutes les parties du monde : il y a 700.000 kilomètres de voies ferrées qui pourraient faire dix-sept fois le tour de la terre, c'est-à-dire plus de deux fois la distance de la terre à la lune.

Petit à petit, la locomotive va de l'avant : c'est ainsi qu'elle fait son apparition dans les pays inexplorés et qu'elle devient un agent essentiel de la civilisation.

Le réseau télégraphique a une longueur de 2 millions de kilomètres [1] environ : ses lignes transmettent plus de 400 millions de dépêches.

Les téléphones s'établissent de toutes parts et permettent de se parler à plusieurs centaines de kilomètres de distance.

La correspondance postale atteint des chiffres formidables : 17 milliards de plis (2 milliards en France, en chiffres ronds), et le service est exécuté par 200.000 bureaux de poste (7.500 en France).

Grâce à ces facilités de communication, le bien-être pénètre dans la masse du public, et dans tous les pays un phénomène jusqu'alors inconnu se produit; les prix tendent à s'uniformiser, à devenir identiques, quelles que soient les régions et les nationalités.

Les objets manufacturés, les denrées alimentaires se paient à des prix presque semblables; les frais de transport, qui s'ajoutent à la valeur intrinsèque de la marchandise, deviennent presque le seul élément pour différencier les prix.

Non seulement ce nivellement des prix se constate d'un hémisphère à un autre, d'une nation à une nation voisine, mais la suppression des octrois intérieurs supprime encore les écarts de valeurs, qui étaient si choquants autrefois. C'est ainsi que, d'après M. de Foville, le blé présentait vers 1817, en France, d'une province à l'autre, des différences de prix de 45 francs (de 36 à 81 francs); en 1847, l'écart n'était plus que de 26 francs; mais, depuis 1870, il ne dépasse pas 3 fr. 75 au maximum [2].

Certes on ne peut nier que ce progrès ait quelques conséquences fâcheuses : les producteurs peuvent parfois souffrir de ce nivellement des prix; il y a des périodes de transition plus ou moins longues, mais les consommateurs, qui dans une nation, constituent la généralité profitent de ce progrès, et *c'est la chose essentielle.*

1. En France, en 1894, 41.000.000 de dépêches et 311.400 kilomètres de fils.

2. La différence de prix pour le froment s'élevait, en 1656, entre Prague et Berne, à plus de 700 %; au XVII[e] et au XVIII[e] siècle, à 120 % en moyenne; depuis la formation des chemins de fer, à 15 % environ. Voir Inama-Sternegg, *Beiträge zur Geschichte der Preise*, 1873, page 50.

Ce nivellement est durable. Il permet de constituer, pendant les années productives, des approvisionnements de marchandises pour les mauvaises années, de proportionner les approvisionnements aux besoins et d'enlever à la spéculation ce qui lui donne, à tort, le caractère de loterie.

Des arbitrages, résultant de la différence des cours sur les places étrangères, créeront le véritable commerce international : les prix, n'ayant plus que des variations insignifiantes, tendront à une fixité absolue[1].

Avant d'aller plus loin, il convient d'examiner un peu le développement des voies ferrées en Allemagne qui, elle aussi, a fait les premiers essais de locomotion moderne[2] presque en même temps que la France et la Belgique,

La genèse des chemins de fer en Allemagne est tout à fait particulière ; la division politique des Etats ne permettait pas de faire converger les lignes vers un point unique.

Ce sont les bassins houillers de la Ruhr et de la Saar qui créèrent, en 1826, les huit premiers milles de voie ferrée à traction de chevaux. Le premier convoi traîné par une locomotive ne circula que le 7 décembre 1835, entre Nuremberg et Fürth. Une année plus tard, la ligne Leipzig-Dresde inaugurait son premier tronçon et, en Autriche comme en Prusse, on ouvrait à l'exploitation presque coup sur coup, pendant l'année 1838, les lignes Vienne à Wagram et Berlin-Postdam. Le Gouvernement de Brunswick fut le premier, en Allemagne, à suivre l'exemple de la Belgique et à construire un Staatsbahn de Brunswick à Wolfenbuttel[3]. Le grand-duché de Bade et la Bavière suivirent cet exemple, car l'Etat acheta une ligne construite au moyen des capitaux privés. Le Hanovre et le Wurtemberg préférèrent posséder un « Staatsbahn » ; par contre, dans les autres Etats, on abandonna les lignes à des Compagnies privées ; cependant, au bout de peu de temps, la Saxe se rallia au système des chemins de fer d'Etat, en rachetant les lignes privées alors construites.

En Prusse, on reconnut de suite, notamment au point de vue militaire, l'importance des grandes voies ferrées de transit permettant d'établir des relations aussi directes et aussi rapides que possible entre les deux moitiés, alors séparées, de la monarchie, et on fut aussi partisan de lignes qui, partant de Berlin, se dirigeraient vers le nord-ouest et le sud-est[4].

1. Voir Roscher, *Nationalökonomik des Handels und Gewerbefleisses*, 1881, page 365.

2. C'est sous la domination française que les premières routes de l'Allemagne, suffisant à toutes les exigences de l'époque ont été établies dans la province rhénane. Plus tard, à la fin du siècle dernier et au début de notre siècle, on a construit des routes nouvelles et mieux tracées, en Saxe, en Bavière, dans le Würtemberg et en Prusse. D'après Weber : *Nationalität und Eisenbahnpolitik*, 1876, page 46.

3. La Belgique revendique l'honneur d'avoir été la première à construire sur le continent un chemin de fer à vapeur, en inaugurant, en 1835, la ligne de Bruxelles à Malines ; mais cette opinion est erronée, car, dès juillet 1832, en France, sur la ligne Saint-Etienne à Lyon, achevée au printemps précédent, on avait substitué à la traction par chevaux, la traction mécanique (Voir chap. I). Par contre, la Belgique est, sans contredit, le premier Etat qui ait pris en mains propres la construction d'une ligne de chemin de fer et qui ait eu un *Staatsbahn*, un réseau d'État.

4. On en a la preuve dans les études de Fleck (*Die ersten Eisenbahnen, von Berlin nach dem Westen der Monarchie* ; — *Archiv für eisenbahnwesen*, XVIII, 1895). On estima la ligne Nordhouse-Cassel plus importante que celle de Thuringe. Elle constituait une des grandes lignes de jonction vers l'ouest, à côté de la ligne Magdebourg, Hanovre, Minden,

Deux causes furent très préjudiciables à l'établissement des voies ferrées : la situation du marché financier en Allemagne, et le morcellement politique.

Aussi, en 1845, avait-on à peine construit deux tronçons des deux grandes lignes projetées vers l'ouest.

Les difficultés les plus grandes provenaient des exigences des Etats dont on traversait les territoires. Le royaume de Hanovre refusa la construction d'une voie directe de Hambourg à Brême. Par suite d'un manque d'entente sur le tracé et les points terminus, la construction d'un raccordement direct de Magdebourg à Hambourg fut longtemps retardée. Plus tard, lorsqu'on eut trouvé une base d'accord entre la Prusse, Hambourg et le Mecklembourg, pour fixer le tracé et déterminer le mode de concession de la ligne Berlin-Hambourg, lorsque les sociétés industrielles eurent arrêté le plan d'une ligne directe en correspondance avec la ligne Magdebourg-Wittenberg, le Danemark souleva de nombreuses difficultés et chercha à favoriser Altona et la ligne du Lauenbourg [1].

Dans d'autres Etats allemands, les choses n'allaient pas mieux. Au nord-ouest et dans l'Allemagne centrale, les circonstances politiques firent abandonner la construction des lignes les plus importantes à des Compagnies privées qui devaient satisfaire aux exigences les plus diverses et les plus opposées. Tout contribuait à retarder l'établissement de voies ferrées. Un antagonisme désastreux régnait alors entre les différents Etats allemands : chacun d'eux croyait qu'on voulait porter atteinte à ses droits de souveraineté et semblait craindre la concurrence des villes commerçantes et des habitants des Etats voisins, en les considérant comme des étrangers. Cet esprit séparatiste eût été absolument funeste si, par exemple, le Gouvernement prussien avait voulu entreprendre des lignes de transit à travers les Etats particularistes.

En Prusse, voici quel était le plan conçu en 1838 : abandonner d'abord à l'industrie privée l'établissement et l'exploitation des lignes, puis — comme dans le système français — préparer l'incorporation des lignes au domaine de l'Etat.

En attendant, par mesure politique, on décidait l'amortissement des capitaux particuliers; mais, comme le droit de retour à l'Etat n'existait pas, on ne pouvait pas obliger les Compagnies à combiner un amortissement régulier de leurs capitaux, c'est alors qu'on créait un prétendu impôt sur les actions de chemins de fer, dont le produit devait servir au rachat par l'Etat des actions des Compagnies privées [2].

Cologne. Pour cette ligne de Nordhouse-Cassel, on dépensa 1 million de thalers, provenant de la succession de Frédéric-Guillaume III, qui en avait prescrit l'emploi dans son testament. Ce qui prouve également l'importance des chemins de fer et l'intérêt qu'y attachait le roi Frédéric-Guillaume IV, alors Kronprinz, c'est la déclaration qu'il fit lors de l'inauguration de la ligne Berlin-Postdam (Schwabe, *Geschichtlicher Rückblick auf die ersten* 50 *Jahre des preussischen Eisenbahnwesens*; Berlin, 1895, page 5). — De tout temps du reste, dit Fleck, le Kronprinz a exercé la plus heureuse influence sur le développement des chemins de fer.

1. Voir Fleck, . *c.*, pages 273 et suivantes.

2. La loi sur les entreprises de chemins de fer, du 3 novembre 1838, stipule que les Compagnies ont à payer, au lieu d'une patente, un impôt proportionnel au montant du capital-actions, après prélèvement des frais d'entretien et d'exploitation et de la somme

Les circonstances empêchèrent d'adopter un système analogue au système français. L'enthousiasme pour la construction des chemins de fer fut, sinon plus vif, du moins aussi réel qu'en France; mais les entrepreneurs privés n'avaient pas à leur disposition des ressources abondantes, des capitaux considérables dans lesquels ils pouvaient puiser comme en France et en Angleterre.

Les grands centres de trafic étaient, en Allemagne, fort éloignés les uns des autres; ils l'étaient bien plus surtout qu'en Angleterre. En outre, au début de l'ère des chemins de fer, l'agriculture était la source principale de la richesse économique. Le commerce florissait bien dans quelques villes, mais l'industrie existait à peine, les ingénieurs manquaient, la population était tout à fait clairsemée, les placements industriels étaient peu recherchés. Les besoins du trafic paraissaient si faibles qu'on songea avant tout à rechercher l'économie dans la construction des lignes. Le terrain ne coûtait pas cher (et pourtant les devis donnèrent lieu à bien de fausses estimations) ; aussi, pour éviter les difficultés techniques, préféra-t-on contourner les vallées et les collines aux dépens de la rapidité des transports. A l'inverse de l'Angleterre, où il s'agissait surtout d'accélérer le trafic déjà très developpé, on ne tenait pas à aller vite. Le temps, en Allemagne, avait moins de valeur qu'en Grande-Bretagne. La richesse forestière et le peu de développement de l'industrie furent cause qu'on abusa des constructions en bois. On eut le tort de poser des rails beaucoup trop faibles : en général, l'infrastructure fut établie avec des matériaux trop peu résistants[1]. Mais rapidement le trafic prit des proportions imprévues et, lors de l'inauguration des premières lignes, on s'aperçut bien vite que l'établissement de la voie laissait à désirer : il fallait transporter des poids très lourds; rails et traverses devaient supporter des machines très pesantes.

Les Compagnies durent alors procéder à des réfections de voies qui les entraînèrent à d'énormes surcroîts de dépenses, et les capitaux se firent rares. Enfin la crise commerciale de 1846-1847 et, plus tard, les événements de 1848 vinrent interrompre bien des travaux.

Comme en France, l'Etat dut secourir les entreprises qui étaient en péril : *garanties d'intérêts*, *subventions*, *prêts*, *souscriptions d'actions* avec *promesse de garantie*, telles furent, en Allemagne, les diverses formes du concours prêté par l'Etat.

Ce qui eut sur la politique prussienne en matière de chemins de fer le plus d'influence, ce fut l'idée qu'on se fit de la garantie d'intérêts. Au lieu d'être accordé pour de très longues années, ce secours était tout à fait momentané, et, dans le cas où on le réclamait plusieurs fois de suite, l'Etat se réservait le droit de prendre lui-même en mains l'exploitation des lignes et de les gérer pour le compte des Compagnies. Ce cas devait être fréquent dans des entreprises aussi coûteuses et pour lesquelles on avait fait des

nécessaire pour constituer un fonds de réserve. Le produit de cet impôt, dont la quotité n'était pas précisée, devait servir, d'une part, à indemniser le Trésor des ressources (produits de la poste) que les chemins de fer lui enlevaient, et, d'autre part, à amortir le capital placé dans l'entreprise.

1. Dans les plus anciennes constructions de chemins de fer en Prusse (Berlin-Postdam, Magdebourg-Leipzig, Berlin-Anhalt, Magdebourg-Halberstadt et Wittemberg), on employa des traverses de sapin qu'il fallut bientôt remplacer par des traverses de chêne.

évaluations beaucoup trop faibles. Voilà pourquoi l'Etat devint exploitant : et de là, pour devenir propriétaire des lignes, le pas ne devait pas être long à franchir, dès que l'Etat, exploitant pour le compte de propriétaires, se sentirait gêné, et surtout dès que, propriétaire des actions, il verrait la possibilité d'acquérir les lignes à des conditions avantageuses[1]. Quelques années plus tard, dans les provinces de l'Est et pour quelques lignes à peine commencées de l'Ouest (ligne de transit Cologne-Minden-Thuringe, Aix-la-Chapelle à Dusseldorf et Ruhrort-Crefeld-Gladbach), l'industrie privée réclama de nouveau l'aide de l'Etat sous forme de garantie d'intérêts et de remise d'actions : le même fait se produisit pour les lignes de Basse-Silésie-Marche, Haute-Silésie et Stargard-Posen.

C'est à ce moment qu'une voix autorisée déclara que les chemins de fer devaient être exploités par l'Etat, qu'il y allait de l'intérêt public de confier l'exploitation à une direction unique, et qu'il appartenait à l'Etat de construire les lignes encore inachevées.

L'Etat commença alors en 1847, la construction des lignes de l'Est et, en 1849, des lignes de Westphalie et Saarbrück. C'est l'origine, le début d'un réseau d'Etat. Peu à peu le prolongement de ces lignes, la construction de raccordements, la mainmise sur neuf lignes déjà exploitées par l'Etat de 1849 à 1857, permirent de constituer dans les mains de l'Etat un réseau qui desservait des régions entières du pays. En Allemagne, il y avait donc juxtaposition de chemins de fer privés et de chemins de fer d'Etat ; ceux-ci voulaient être le prototype de ceux-là et formaient le personnel technique des employés de toute catégorie.

Pendant la période où les États ne construisaient pas eux-mêmes, ils encourageaient la construction par une législation bienveillante, allocation des garanties d'intérêts, participation à la dépense d'établissement et même autorisation donnée à quelques Compagnies florissantes d'émettre des billets ne portant pas intérêt.

Le personnel administratif des chemins de fer en Allemagne est excellent. Il a fait ses preuves en surveillant les travaux des lignes neuves, en veillant à la sécurité des voyageurs, en créant tous les règlements des voies ferrées.

Mais la même faute qui s'est commise pendant la première période de l'administration du réseau d'Etat belge se répéta en Allemagne : les mêmes règles ont présidé à la construction des lignes, aussi bien dans les contrées les plus riches que dans les districts les plus pauvres. Aussi trouve-t-on, encore aujourd'hui, des lignes de deuxième ou troisième ordre, qui sont construites et exploitées comme les grandes lignes les plus importantes.

Particularisme et bureaucratie rendirent difficiles l'unification et la réglementation des réseaux. Les personnalités dirigeantes manquaient, il faut le reconnaître, de compétence en matière de chemins de fer, on les prenait en grand nombre dans les cadres des fonctionnaires ordinaires, et on leur demandait de faire un métier tout nouveau qui leur plaisait moins qu'une place dans l'administration de l'Etat proprement dite. Aussi, parmi ces agents subalternes, en compte-t-on beaucoup qui, par suite des promesses faites

1. Dans son *Geschichtlicher Rückblick* (page 19), Schwabe donne un résumé des subventions en garanties d'intérêts accordées en Prusse, et des droits spéciaux acquis en échange.

aux anciens militaires de les placer dans l'administration civile, surtout dans celle des chemins de fer, qui, parvenus à l'âge mûr, ont eu une carrière tout à fait différente. Mais, par contre, il ne faut pas méconnaître la valeur de ce personnel obéissant et discipliné, qui possède l'esprit d'ordre et une exactitude à toute épreuve.

En 1841, sur les 826 kilomètres de voies ferrées existant en Allemagne, 56 kilomètres seulement (Brunswick-Wolfenbüttel) étaient entre les mains de l'Etat. En 1851, au contraire, sur 6.471 kilomètres, l'Etat en possédait 2.410 et en exploitait 741. En 1861, sur les 12.078 kilomètres, l'Etat administrait 1.443 kilomètres de lignes privées et possédait un réseau de 5.441 kilomètres.

En Prusse, le réseau ferré avait passé de $34^{km},8$, en 1838, à 2.706 kilomètres en 1848, jusqu'alors construits et exploités par des Compagnies privées. En 1849, à côté de $2.833^{km},7$ exploités par les Compagnies, l'Etat, pour la première fois, exploitait $33^{km},4$ de lignes privées. En 1850, il possédait en propre un réseau de $87^{km},4$ et exploitait déjà $481^{km},3$ de lignes privées, tandis que les Compagnies particulières n'étaient plus propriétaires que de $2.398^{km},3$. La situation resta la même en 1851. En 1852, l'Etat racheta pour la première fois une ligne, celle de Basse-Silésie-Marche. Le Staatsbahn comprenait alors $1.245^{km},2$, dont 332 exploités et administrés par l'Etat aux lieu et place des Compagnies, et les Compagnies privées exploitaient $2.112^{km},8$.

Il y eut ensuite un arrêt dans l'absorption des lignes : à mesure que les chemins de fer s'étaient développés depuis 1850, le rachat des lignes privées devenait trop coûteux; de même, l'Etat n'avait plus souvent l'occasion de reprendre des lignes en détresse.

En France, l'Etat avait présidé à la fusion des lignes et à la création des grandes Compagnies.

On pouvait croire que, pour atteindre le même but, l'Etat prussien allait constituer de grands réseaux qu'il exploiterait lui-même. On avait songé qu'il pourrait absorber toutes les lignes existantes et créer un vaste et unique réseau d'Etat.

Les événements firent abandonner ces projets. On en revint alors au système primitif : faire construire les chemins de fer par l'industrie privée et acquérir ensuite les lignes grâce aux moyens indiqués dans la loi de 1838. C'était d'autant plus nécessaire que, dans aucune loi ou dans aucun acte de concession, la Prusse ne s'était réservé un droit de dévolution. Il fallut donc recourir à la loi de 1838, sinon le rachat des lignes lucratives pouvait devenir de jour en jour plus coûteux et, par conséquent, impossible, ce qui aurait pour conséquence de rendre ces lignes complètement indépendantes, comme les voies anglaises.

Une autre nécessité de s'assurer, dans l'avenir, la propriété des chemins de fer découlait de la création du réseau d'Etat lui-même. Sans le rachat ultérieur des Compagnies privées, ce réseau ne se composait que de lignes plus ou moins décousues. Ainsi, sur la grande ligne transversale qui relie le sud-est au nord-ouest de l'Allemagne, l'Etat ne possédait que la ligne de Basse-Silésie-Marche; les prolongements de Berlin vers le nord-ouest et le nord (Hambourg et Stettin) étaient aux mains de Sociétés privées; de même, le prolongement de la ligne de l'Est jusqu'à l'Elbe, vers Magdebourg et Mersbourg; à l'ouest, il n'y avait que des tronçons épars, provenant de lignes tombées autrefois en faillite.

En France, le concours financier accordé par l'Etat plaçait les Compagnies sous sa dépendance pour une période illimitée. En Prusse, l'assistance avait un autre but : la dépossession et l'absorption par l'Etat.

Les circonstances avaient fait échouer ce plan. On devait le reprendre en transformant le système primitif qui avait eu le grand défaut de négliger l'amortissement des capitaux dépensés pour les chemins de fer.

A partir de 1853, on préleva pour la première fois, sur les chemins de fer, l'impôt d'amortissement prévu par la loi de 1838 [1].

Demander aux Compagnies de prélever sur leurs bénéfices le prix de rachat de leurs actions et leur imposer l'obligation de déposer ce prix dans les mains de l'Etat, tout cela n'était pas une innovation heureuse. Il aurait mieux valu les forcer, pour des motifs économiques et fiscaux, à amortir elles-mêmes leurs capitaux, afin que leurs lignes pussent revenir à l'Etat exemptes de charges. Un versement immédiat fait à l'Etat, sous le nom impropre de contribution, semble une charge plus désagréable qu'une charge identique constituant une part d'amortissement de son propre capital. Néanmoins, l'application réelle et stricte [2] de cette loi aurait pu avoir pour effet (comme en France la garantie d'intérêts) de soumettre au contrôle perpétuel de l'Etat la gestion des Compagnies. Mais, pendant de longues années, on négligea de percevoir la taxe, de sorte que le public n'avait pas eu l'occasion de s'y habituer.

Lorsqu'on voulut, plus tard, donner à la loi un effet rétroactif, les organes de la vie politique en Prusse n'étaient plus les mêmes. Le Gouvernement n'avait plus à compter sur la diète, qu'on réunissait autrefois, et qui, en 1847, s'était naïvement déclarée « incompétente » pour les questions de crédits relatifs à la construction de la ligne de l'Est. La représentation nationale protesta contre « l'impôt sur les actions », qu'on commençait alors à percevoir. Comme plus tard, à propos des fonds de réserve prévus dans le projet de loi de garantie de 1880, l'on crut que l'accumulation des produits de

1. A la date du 30 mai 1853, on promulgua une nouvelle loi frappant les Compagnies de chemins de fer d'une taxe progressive ainsi fixée :

Revenu inférieur ou égal à 4 0/0, taxe = $^1/_{40}$ du revenu.

Au-delà de 4 0/0 l'*excédent* donnait lieu à la perception d'une taxe supplémentaire fixée à :

$^1/_{20}$	pour le revenu compris entre	4 et 5 0/0
1/10	— —	5 et 6 »
2/10	pour le revenu supérieur à	6 »

On affectait le montant de cette taxe à l'achat amiable d'actions de Sociétés. L'intérêt et le dividende des actions ainsi achetées devaient avoir la même affectation.

Les actionnaires étaient ainsi contraints d'abandonner une part de leurs bénéfices, de leur propriété par conséquent, dans l'unique but de donner à l'Etat le moyen de leur acheter une autre part de leur propriété et de transformer finalement la ligne privée en chemin de fer de l'Etat.

Voir Bergius, *Grundsatze der Finanzwissenschaft*; Berlin, 1871, page 252.

2. L'impôt aurait dû, d'après les dispositions de la loi de 1838, être perçu trois ans après l'achèvement de la seconde ligne concédée à l'intérieur de la Prusse, c'est-à-dire pour la première fois en 1844, puisque la deuxième ligne concédée par la Prusse, celle de Magdebourg Leipzig, a été définitivement inaugurée en 1840 (Schwabe, *Geschichthlicher Rückblick*, page 14).

l'impôt d'amortissement dans les caisses du Trésor et la création d'un fonds spécial auraient pour effet de renforcer la puissance de l'Etat.

Ainsi la loi de 1859 enleva à la taxe son caractère de taxe spéciale destinée à l'amortissement des capitaux de constitution des chemins de fer. La taxe fut maintenue; mais on décida que son produit ferait partie des ressources générales de l'Etat.

C'était abandonner l'orientation de la politique suivie à juste titre en Prusse depuis la loi de 1838. C'est ainsi que cette loi perdit, malgré la clause réservant à l'Etat le droit de rachat, sa qualité essentielle, qui était de servir de fondement à une politique intelligente et stable; elle ne fut plus qu'une simple loi d'administration fixant le régime technique et légal des chemins de fer. En effet, un droit de rachat, vis-à-vis de Compagnies indépendantes au point de vue financier, n'est pas en lui-même un moyen suffisant pour les forcer à se soumettre à la volonté de l'Etat ni pour servir de base à une politique de longue durée.

En Prusse, dans les rapports entre les Compagnies et l'Etat, l'étendue des réserves privées semble, au premier abord, l'indice de leur influence économique; c'est, au contraire, leur faiblesse. Si les Compagnies n'avaient eu à construire que quelques grandes voies à fort rendement, elles auraient pu conserver une large indépendance. L'habileté du Gouvernement français a été de favoriser, au moment voulu, la fusion des grandes lignes morcelées à l'origine, mais sous la condition expresse que les Compagnies se chargeraient du fardeau considérable de lignes secondaires d'une productivité nulle ou, du moins, incertaine.

L'Etat semblait généreux vis-à-vis des Compagnies en autorisant la fusion et en leur allouant, en compensation des nouvelles charges, des garanties sous forme d'avances. Grâce à ces avances, qui mettaient justement les Compagnies sous sa dépendance, l'Etat avait *ipso facto* acquis de nouvelles armes, en plus de celles qu'il possédait déjà sous la forme de droit de rachat. L'actionnaire qui, tout à fait indépendant de l'Etat, reçoit de beaux dividendes, n'a jamais à redouter le rachat [1], car, si l'Etat voulait faire usage de ses droits, l'actionnaire en retirerait encore un bénéfice; il pourrait même réaliser un accroissement notable du capital.

Tout autre est la situation des Compagnies ayant reçu de l'Etat d'importantes avances de garantie. Jusqu'au remboursement de ces avances, les actionnaires ne peuvent toucher que le dividende minimum qui leur est assuré en cas de rachat, pendant toute la durée de la garantie. En même temps, le domaine privé, servant de gage aux avances, serait perdu pour les actionnaires, sinon en totalité, du moins en grande partie. Le seul bénéfice que peuvent espérer les Compagnies, c'est la libre disposition des produits nets jusqu'à libération complète de la dette de garantie. Jusqu'à ce moment, les actionnaires, en cas de rachat, ne peuvent escompter ni une augmentation de

1. Voir pages 721 et 722. La situation prospère de la Compagnie française du Midi, au moment de la signature des conventions de 1883, faisait entrevoir, dans un avenir prochain, le remboursement intégral de sa dette de garantie, soit 34 millions; aussi, à cette même date, le rachat par l'Etat aurait-il constitué une rente de 70 francs au profit des actionnaires.

capital ni un revenu plus élevé. Ils auront, au contraire, à craindre que, par le rachat, les bénéfices tardifs de leurs efforts et de leur témérité ne soient réduits à rien, et ce rachat peut s'imposer le jour où les Compagnies s'opposeraient à la volonté de l'Etat.

Il est inutile d'examiner ici si la Prusse, après avoir abandonné le système de 1838, n'aurait pas pu, en suivant l'exemple de la France, adopter un nouveau système permettant de conserver les Compagnies privées. Il ne faut pas oublier, toutefois, que ce sont les circonstances politiques qui se sont opposées à la fusion des Compagnies de chemins de fer allemands. L'Etat n'avait aucun moyen de coercition, et les Compagnies n'avaient aucun motif pour entreprendre, de leur plein gré, la construction de lignes improductives et pour risquer, par suite, de se mettre sous la dépendance des pouvoirs publics, beaucoup plus qu'elles ne l'étaient auparavant. La Prusse était forcée d'étendre de jour en jour son réseau d'Etat, soit en construisant de nouvelles lignes, soit en exploitant directement des lignes privées déjà subventionnées, afin de pouvoir jouer vis-à-vis des Compagnies privées le rôle de concurrent dangereux et exercer ainsi sur elles une influence, une influence souveraine qu'elle n'avait pas su prendre.

Avant de renoncer, en 1859, à amortir les actions, conformément à la loi de 1838, l'Etat avait cessé de racheter des lignes privées ; il cessa en même temps de construire de nouvelles lignes pour son propre compte ; mais il se chargea non seulement d'exploiter, mais aussi de construire pour le compte des Compagnies privées plusieurs lignes, telles que *Cologne-Crefeld*, *Rhein-Nahebahn*.

Ainsi, pendant la période 1852-1859, le réseau d'Etat passa seulement de 912^{km},2 à 1.293^{km},4 ; mais la longueur des lignes privées exploitées par l'Etat passa de 332 kilomètres à 1.222^{km},4. Les lignes privées indépendantes (2.122^{km},8 en 1852) avaient, en 1859, une étendue de 2.829^{km},6, sur une longueur totale de 5.345^{km},4 de chemins de fer en Prusse.

Dans les années suivantes, la construction du réseau d'Etat marcha un peu plus vite ; le réseau total des lignes prussiennes se décomposait, en 1865, ainsi qu'il suit :

Lignes de l'État	1.701^{km},9
Lignes privées exploitées par l'État	1.429 ,9
Lignes privées indépendantes	3.672 ,8
Ensemble	6.804^{km},6

Les événements de 1866 eurent pour effet d'accroître de 1.292 kilomètres le réseau d'Etat prussien, par l'incorporation des lignes d'Etat des pays annexés, et d'augmenter les lignes privées, en Prusse, de 638 kilomètres.

Cette extension du réseau n'eut aucune influence visible sur la politique du Gouvernement Prussien, en matière de chemins de fer.

A partir de 1867, la Confédération de l'Allemagne du Nord (et l'Empire allemand après 1871) dut, d'après les actes constitutionnels, organiser et diriger le *régime* des chemins de fer.

D'après le texte de la constitution, les États confédérés s'engageaient

« dans l'intérêt du trafic général, à faire administrer comme réseau unique « les lignes de chemins de fer situées en Allemagne et, pour cela, à laisser « construire, et équiper, d'après une règle uniforme, les lignes encore à « créer. » Le pouvoir impérial avait le droit de concéder ou de construire les chemins de fer considérés comme nécessaires à un point de vue militaire ou économique. Il suffisait d'une loi d'empire pour que l'on ne tînt pas compte des protestations émanant des Etats confédérés que la ligne nouvelle devait traverser.

Pour la première fois, on instituait ainsi un *pouvoir d'Empire* tout à la fois sur les lignes de l'Etat et sur les lignes privées. Cette autorité supérieure se manifestait surtout en matière de tarifs, et, comme l'Empire ne possédait pas de lignes[1], il pouvait exercer une influence d'autant plus considérable en veillant aux besoins si divers et si multiples du pays tout entier.

En 1873, le Gouvernement Prussien, d'accord avec l'autorité impériale, maintenait le système mixte des lignes d'Etat et des lignes privées. Il espérait aussi pouvoir recourir aux entrepreneurs privés pour achever le réseau ferré; il croyait, en outre, que la concurrence des lignes pouvait exciter et stimuler l'administration des lignes d'Etat. Plus tard, une enquête parlementaire sur les chemins de fer montra que l'établissement de chemins de fer ne profitait pas seulement au bien général : c'était trop souvent des affaires financières dans lesquelles on voyait s'ébattre l'usure et la filouterie. Devant les clameurs qu'on entendit de toutes parts, sous la première impression de l'enquête, le Gouvernement résolut de remplacer l'administration prussienne par une administration impériale, qui serait plus tard propriétaire de toutes les lignes d'Allemagne : un domaine impérial de cette étendue et les emprunts nécessaires pour l'acquérir ayant pour effet de rendre créanciers de l'Empire beaucoup des détenteurs de la fortune immobilière allemande et de consolider l'unité de l'Allemagne.

Dans le projet de loi du 25 mai 1876, l'Empire devenait propriétaire des anciennes lignes d'Etat prussiennes et, en même temps, le pouvoir impérial se substituait au Gouvernement Prussien vis-à-vis des autres chemins de fer; comme lui, il était tout à la fois un concurrent et un arbitre. Ce projet échoua devant la résistance des Etats particularistes et devant la crainte qu'on avait de l'omnipotence de l'Empire; mais la politique prussienne en matière de chemins de fer était sortie de sa réserve antérieure.

Déjà, dans l'exposé des motifs du projet de loi, le Gouvernement avait déclaré que, dans le cas où l'Empire ne s'emparerait pas de toutes les lignes prussiennes, la Prusse alors « devait, avant toutes choses, songer à l'agran« dissement et à la consolidation de son propre réseau d'Etat qui caractéri« sait sa politique en matière de chemins de fer ».

Le rachat des chemins de fer prussiens reçut un commencement d'exécution par le projet de loi du 29 octobre 1879.

Quant aux motifs que l'on faisait valoir sous l'influence des idées en cours à cette époque, on les appréciera tout différemment.

Dans son discours du 8 janvier 1876, le prince de Bismarck décrivait le

1. On ne parle ni des chemins de fer d'empire en Alsace-Lorraine ni de certaines petites lignes militaires.

grand morcellement des lignes allemandes formant 82 réseaux indépendants avec 66 présidents. Il montrait que les 16.665 kilomètres de chemins de fer de Prusse constituaient 63 réseaux séparés avec 50 présidents; sur ce nombre on comptait 49 entreprises privées et 40 présidents. Ce morcellement avait pour résultat d'augmenter les frais d'exploitation et de multiplier les tarifs[1].

On peut d'autant moins contester la grande valeur de ces arguments qu'il ne semblait pas alors possible de diminuer la multiplicité de tarifs; par la fusion des nombreuses petites lignes ou des grands réseaux des Compagnies, on assignait des limites aux grands réseaux privés en incorporant au réseau d'Etat certains chemins de fer privés.

La conclusion de l'exposé des motifs de 1879, en ce qui concerne l'appréciation de l'exploitation privée, résulte d'hypothèses qui, avec d'autres hypothèses faites ultérieurement, semblent aujourd'hui bien plus facilement réfutables.

« Si l'on pouvait supposer qu'on puisse organiser, soit par la voie législative, soit par les moyens administratifs, un système assez parfait pour que les intérêts publics soient suffisamment protégés vis-à-vis des chemins de fer privés, il est pourtant hors de doute que ce système confinant à toutes les branches de l'exploitation ou de l'administration d'un chemin de fer, c'est-à-dire à tous ses intérêts vitaux, ne pourrait que difficilement laisser ce chemin de fer libre d'augmenter ses bénéfices. Les ordonnances du pouvoir administratif limitent et entravent l'exploitation des Compagnies: elles peuvent compromettre et arrêter les bénéfices; elles ont des exigences, concernant la productivité financière, qui peuvent grever lourdement l'entreprise et faire considérablement baisser les recettes. Nous n'examinerons pas la question de savoir si l'on peut espérer une exploitation donnant des bénéfices, malgré le surcroît de dépenses résultant de réseaux morcelés qui se font, quelquefois, une concurrence déraisonnable. Mais, ce qui est certain, c'est que les capitaux privés ne rechercheront pas des entreprises dont la direction est assujettie à de nombreuses restrictions et aux prescriptions les plus multiples, dont le rendement peut être compromis par les mesures de l'autorité. D'autre part, l'exécution des ordonnances administratives est liée à la productivité des entreprises privées; si les résultats financiers viennent à décroître, les intérêts placés sous le contrôle de l'Etat peuvent être atteints. Bien souvent on est forcé de renoncer à des exigences édictées dans un but d'intérêt général, afin de ne pas nuire à la productivité de l'entreprise et d'éviter la ruine qu'entraînerait son effondrement. Du reste, chacun sait que la prospérité d'une entreprise privée dépend de la gestion de ceux qui la dirigent et de circonstances indépendantes de l'Etat; par suite, ce serait le contrôle de l'Etat qu'on rendrait responsable des résultats bons ou mauvais de cette exploitation.

« Si donc une exploitation privée de chemin de fer, indépendante et lucrative, ne peut vivre avec un contrôle de l'Etat, défenseur sévère et consciencieux des intérêts publics, la prospérité de ces intérêts dépend en grande partie des résultats d'exploitation de ce chemin de fer, de ses recettes et de ses bénéfices, qui lui permettent de remplir les engagements pris envers l'Etat.

1. En octobre 1875, il y en avait 1.400, à l'exclusion de la Bavière.

« Le système des chemins de fer privés échouera donc, par suite de ces circonstances contradictoires, à savoir que les intérêts publics liés aux chemins de fer sont abandonnés à l'initiative privée et que le contrôle indirect de l'Etat ne peut donner ce que l'exploitation, mise entre ses mains, peut seule accorder. »

Bien que, dans cet exposé, quelques-unes des hypothèses (par exemple celle de soutenir que les particuliers ne seraient pas disposés à engager leurs capitaux dans des établissements soumis à un contrôle trop sévère de l'Etat) soient tout à fait erronées, ainsi que l'a démontré l'expérience, tout le raisonnement n'en subsiste pas moins. Il part de ce principe que les intérêts publics dont l'Etat est chargé présentent une si grande importance que, pour les défendre, il ne peut être question d'excédents dans les entreprises de chemins de fer, que ce soit l'Etat ou une Compagnie privée qui les exploite. Nous allons plus loin : d'après le même raisonnement, on ne peut s'expliquer comment l'Etat, pour les raisons qu'il expose lui-même, dans le but de procéder au rachat de tous les chemins de fer et d'en faire la base de sa propre administration, pourra lui-même se procurer les intérêts et l'amortissement du capital d'établissement. Une seule raison est plausible, c'est que le rôle des chemins de fer a paru si important que l'Etat s'est décidé à faire participer tous les contribuables aux charges de ces chemins de fer. Sur ce point les idées ont complètement changé et sont actuellement diamétralement opposées.

Il importe peu, du reste, de discuter les motifs qu'on faisait valoir en faveur du rachat des chemins de fer prussiens par l'Etat, dans la période où cette transformation se faisait. Pour expliquer la nécessité du rachat, il faut admettre que l'Etat ne voulait pas abandonner le principe fondamental qu'il avait posé dès l'établissement des voies ferrées, et auquel il était resté fidèle pendant un certain temps : opérer le remboursement des capitaux employés pour l'établissement des chemins de fer, de manière à pouvoir, pendant la durée de l'amortissement, mettre à la disposition du pays, au milieu de la concurrence internationale, le précieux instrument de transport à aussi bon compte et en aussi bon état que les charges de l'amortissement le permettent, et, à la fin de l'amortissement, renoncer à tout bénéfice net. C'est à ce point de vue seulement que l'Etat, ayant abandonné de lui-même la forme primitive d'amortissement et en ayant adopté une autre, qu'il aurait pu imposer éventuellement aux Sociétés, devait fatalement racheter tôt ou tard les chemins de fer.

Si donc, d'après tout ce que nous avons vu, la nécessité du rachat des chemins de fer ne ressort pas d'un système théorique sur la meilleure manière de sauvegarder les intérêts publics, système qui se transforme avec les années, elle provient uniquement du développement *historique* de la politique suivie en matière de chemins de fer; cette explication historique indique aussi le but des mesures que l'administration aurait dû continuer à appliquer rigoureusement après le rachat effectué.

On ne doit pas chercher à justifier la nationalisation des chemins de fer, en comparant l'état actuel du trafic à l'état des chemins de fer à une époque reculée; car rien ne fait supposer que les mêmes progrès techniques et administratifs n'auraient pas été faits, par des administrations privées, sous le

contrôle de pouvoirs publics énergiques. Mais, en examinant si ce qu'on attendait du rachat a été ou non obtenu, on peut juger si la nationalisation a rendu plus de services que l'industrie privée.

En Allemagne, on n'est pas parvenu à uniformiser les procédés d'administration des chemins de fer, bien qu'on ait, dans les différents Etats, créé des réseaux d'Etat sur une base très large.

Si, malgré cela, les chemins de fer allemands, en tant qu'instrument de trafic, ont pris une certaine homogénéité, cela provient tout d'abord de l'essence même de cet instrument qui exige l'unification. Déjà, du reste, les anciennes administrations privées avaient formé une union pour réagir contre les effets du morcellement. Aussi, en Allemagne, en dépit ou à cause de la situation politique des Etats, a-t-on institué entre les administrations de chemins de fer une union régulatrice chargée de sauvegarder les intérêts communs. Cette union a porté les mêmes fruits que les fusions en France et en Angleterre. La plus ancienne union date de 1847 et porte le nom de *Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen.* Cette union fit, en 1857, un règlement commun pour le transport des marchandises et établit des règles pratiques destinées à garantir le transit sans interruption d'une douane frontière à une autre [1]. Dans des réunions périodiques, des ingénieurs s'occupent aussi, en dehors de l'Union elle-même, d'unifier les règles techniques de construction et d'exploitation.

Bien que souvent des administrations s'opposent aux décisions de l'Union et de ces associations libres, on a souvent réussi à corriger les inconvénients d'une décentralisation fatale et d'un morcellement excessif des réseaux.

La concentration de tous les chemins de fer dans la main de l'administration impériale n'a pas abouti. Néanmoins, en Prusse, on a pu réunir toutes les lignes importantes à celles de l'Etat et constituer ainsi le puissant réseau d'Etat prussien, qui a su grouper autour de lui de nombreuses administrations privées ou d'État dépendant d'Etats particuliers allemands.

Nous avons démontré que les chemins de fer allemands, sans se préoccuper d'économiser la distance et la durée de transport, ont cherché autant que possible à tourner toutes les difficultés du terrain et que, sur beaucoup d'entre eux, le confortable et le luxe étaient excessifs. La 1re classe, dont les voitures sont décorées avec une remarquable élégance, reçoit peu de voyageurs et les voyageurs qui prennent dans les autres pays des billets de 2e classe montent en Allemagne dans les voitures de 3e classe. Par contre, les stations, très bien décorées, mais souvent placées loin du centre, et à côté des villes ou des localités à desservir, montrent, une fois de plus, que la rapidité n'apparaît pas comme la chose essentielle dans le transport des voyageurs; qu'on regarde encore aujourd'hui les voyages comme un luxe et que le voyageur a besoin de sentir un véritable bien-être dans les gares (et pourtant ces gares doivent servir aux départs et aux arrivées bien plus qu'aux arrêts).

1. Voir le mémoire sur l'efficacité du *Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen* (Berlin, 1896). A l'Union appartiennent actuellement 74 administrations, entre autres toutes les importantes administrations allemandes, austro-hongroises, et plusieurs lignes de la Hollande, du Luxembourg, de la Belgique, de la Roumanie et de la Russie. La longueur totale d'exploitation est de 80.998 kilomètres.

Il est certain que le voyage en Allemagne est beaucoup plus *confortable* que dans n'importe quel autre pays du monde. Mais le chemin de fer est, avant tout, un instrument de trafic ; aussi n'est-ce pas pour le voyageur isolé, qui désire faire commodément de grands parcours, que le matériel roulant doit être établi, c'est pour le trafic en général, c'est-à-dire pour le mouvement d'un *grand nombre* de personnes et le déplacement d'un fort tonnage de marchandises.

Ainsi que tous les fonctionnaires allemands, ceux des chemins de fer se font également distinguer par leur honnêteté et leur compétence. Mais la médaille a un revers : c'est l'exagération des écritures et l'abus des formalités. L'exactitude de la gestion de l'administration est trop souvent contrebalancée par un grand nombre de mesures qui entravent le trafic ; c'est la raison pour lequelle, au point de vue du transport, l'Allemand se sert bien moins du chemin de fer que l'Anglais et surtout que l'Américain.

En 1871, l'Allemagne avait 21.289 kilomètres de chemins de fer, dont 9.972 kilomètres de lignes d'Etat ; 2.024 kilomètres administrés par l'Etat ; 9.293 kilomètres exploités par les Compagnies.

Quelle est, depuis que la Prusse a commencé à racheter ses lignes, la composition du réseau des chemins de fer en Allemagne ? On prendra différentes années caractéristiques : 1884-1885 (premier exercice après que le rachat eut été décidé en principe), 1889-1890 (parce que, dans cette année, il n'y avait plus en Prusse que 52 kilomètres de lignes privées à racheter).

Le tableau ci-dessous indique la longueur totale du réseau et la répartition des lignes entre l'Etat et les Compagnies privées.

Chemins de fer d'Allemagne depuis la loi de rachat.

	A LA FIN DE L'ANNÉE D'EXPLOITATION				
	1878-1879	1884-1885	1889-1890	1894-1895	1896-1897
	kilomètres	kilomètres	kilomètres	kilomètres	kilomètres
I. — Lignes à voie large (lignes principales et secondaires), réseau d'Etat	15.480	31.148	35.580	40.279	43.071
Lignes privées exploitées par l'Etat	4.149	1.225	986	104	79
Lignes privées indépendantes	11.842	4.083	4.354	3.784	3.021
TOTAL	31.471	36.457	40.920	44.167	46.171
II. — Lignes à voie étroite	—	323	863	1.353	1.318

L'augmentation du réseau total, y compris les lignes à voie étroite, est donc de 14.049 kilomètres en seize ans (1878-1879 à 1894-1895) et de 16.018 kilomètres en dix-huit ans jusqu'à 1896-1897 ; ce qui donne une progression moyenne par an de 878 kilomètres pendant seize ans et de 890 kilomètres pendant dix-huit ans. Rien que l'augmentation des lignes à voie normale ressort à 12.696 kilomètres ou à 793^{km},5 en moyenne par an, jus-

qu'en 1894 et à 14.700 kilomètres ou 816^{km},6 en moyenne, à la fin de 1896. L'extension du réseau a donc été moindre qu'en France [1] où l'augmentation annuelle, pendant le même espace de temps, a été, en moyenne, de 1.000 kilomètres en chiffres ronds, y compris les réseaux d'intérêt local, ou de 908 kilomètres pour les chemins de fer d'intérêt général.

A la fin de l'année 1894-1895, on évalue le capital d'établissement des lignes allemandes à voie normale à 11.180.863.037 marks, soit 253.256 marks (316.570 fr.) par kilomètre; à la fin de l'année 1896-1897 à 11.603 731.973 mk. ou 251.973 marks (314.966 francs) par kilomètre. Par contre, les frais kilométriques d'établissement des grandes lignes françaises d'intérêt général s'élevaient, à la fin de 1894, au chiffre de 425.885 francs.

Quant aux longueurs successives du réseau *prussien*, depuis le commencement du rachat des lignes privées, les chiffres du tableau suivant en présentent la situation exacte [2].

CHEMINS DE FER PRUSSIENS	1879	1884	1889-1890	1894-1895	1896-1897
	kilomètres	kilomètres	kilomètres	kilomètres	kilomètres
Lignes à voie normale :					
Réseau d'État	6.324	19.767	23.925	24.752	25.790
Lignes privées administrées par l'État	3.874	1.218	52	58	47
Lignes privées indépendantes	9.776	1.785	1.836	1.619	1.657
TOTAL	19.974	22.770	25.813	26.429	27.494
Lignes à voie étroite :					
Réseau d'État	—	—	—	110	166
Lignes privées	—	—	—	249	201
TOTAL	—	—	—	359	367

Mais la longueur des Staatsbahnen, dans chaque Etat allemand, est différente de la longueur réelle des chemins de fer possédés par chacun de ces Etats. En 1894-1895, sur les 24.752 kilomètres de chemins de fer d'Etat situés sur le territoire prussien, 290 n'appartiennent pas à la Prusse, mais à d'autres Etats allemands (entre autres 45 kilomètres de voies stratégiques à l'Empire). Par contre, la Prusse possède des lignes importantes dans presque tous les Etats du Nord. Elle en possède même en pays étranger (10^{km},5 en Autriche et aux Pays-Bas); ainsi le réseau de l'Etat prussien comprenait, à la fin de 1894-1895, 26.330 kilomètres à voie normale, plus 110 kilomètres

1. Voir page 893.

2. Les chiffres cités par Schwabe (*Geschichtlicher Rückblick*, pages 110 et 111), s'écartent notablement de ceux du *Statistiches Handbuchs für den preussischen Staat* (II, 1893, page 299). Pour les trois premières années ci-dessus, on prendra ce manuel; pour les années 1894-1898, on aura recours au *Zusammenstellung der wichtigsten Angaben der deutschen Eisenbahn statistik* (volume XIV, 1894-1895, et volume XVI, 1896-1897, tableau 11).

à voie étroite dans la Haute-Silésie; à la fin de l'année 1896-1897, 27.663 kilomètres à voie normale (non compris le Ludwigsbahn hessois) et 166 kilomètres à voie étroite.

			1894-1895	1896-1897
Réseau à voie normale :	Longueur		26.330 kilom.	27.663 kilom.
	Capital d'établissement	Total	6.059.938.989 marks	7.075.629.754 marks
		Par kilomètre	260.534 marks	255.776 marks
Réseau[1] à voie étroite :	Capital d'établissement	Total	10.437.951 marks	11.513.593 marks
		Par kilomètre	95.533 marks	69.292 marks

Les lignes allemandes et prussiennes à voie normale ont donc coûté, en chiffres ronds, 100.000 francs de moins que les lignes françaises. En France, en effet, les travaux, les terrains, la main-d'œuvre reviennent à des prix plus élevés qu'en Allemagne.

Le trafic sur les lignes allemandes à voie normale se résume, pour les années 1894-1895 et 1896-1897, dans le tableau ci-dessous :

	NOMBRE TOTAL		NOMBRE PAR KILOMÈTRE EXPLOITÉ	
	1894-1895	1896-1897	1894-1895	1896-1897
Voyageurs	542.745.878	[2]) 646.936.240	12.288	14.335
Tonnes	244.679.451	[3]) 270.528.109	5.538	5.902
Voyageurs kilométriques	12.810.541.894	[2]) 15.117.331.701	290.048	335.121
Tonnes kilométriques	26.449.726.677	[3]) 26.672.089.487	551.310	581.636
Parcours moyen : Voyageurs	23km.64	23km,38	»	»
Parcours moyen : Tonnes	98km,75	98km,92	»	»

Quant au trafic sur les voies navigables allemandes que nous devrions donner pour compléter le tableau, les chiffres officiels ne sont pas suffisants, ainsi que nous l'avons fait remarquer à diverses reprises, au chapitre XIX.

Sympher[4] évaluait, pour 1885, les arrivages à 14.500.000 tonnes, et les expéditions à 13.100.000, soit en tout 27.600.000 tonnes donnant 4.800.000.000 tonnes kilométriques. Le parcours moyen d'une tonne, à l'arrivée et au départ, était de 174 kilomètres.

1. Voir *Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der preussischen Staatseisenbahnen im Betriebsjahre*, 1893-1894, page 4.

2. Y compris 175.474 militaires transportés gratuitement et ayant parcouru 7.165.401 kilomètres.

3. Non compris 133.099 tonnes transportées gratuitement à une distance totale de 141.494.803 kilomètres.

4. Sympher, *Der Verkehr auf den deutschen Wasserstrassen in den Jahren*, 1875 et 1885, Berlin, 1891, page 8.

Kurs a fait la même évaluation pour 1891, et il chiffrait à 6.967 millions le nombre des tonnes kilométriques[1].

En 1891, comme en 1885, la proportion des tonnages par voie ferrée et par voie navigable est de 23,1 °/₀ ; de plus, on peut admettre que le parcours moyen n'a pas varié.

Dans cette hypothèse, le tonnage total de 1891 serait de 40.100.000 tonnes; mais il n'est guère possible que, de 1885 à 1891, le nombre de tonnes ait pu augmenter de 43,75 °/₀, soit de 7,29 °/₀ par an.

Le calcul tel que l'a fait Sympher, d'après les statistiques[2] de 1894 et de 1896, donne pour les bassins et postes de relèvement les chiffres suivants :

	1894	1896
Arrivages..........	19.893.002 tonnes	22.313.795 tonnes
Expéditions........	12.608.949 —	14.070.907 —
Exportations.......	3.983.453 —	4.179.515 —

Si, pour le trafic intérieur, qui n'est pas enregistré par la statistique, on ajoute 1 million de tonnes pour les arrivages et 1 million pour les expéditions (Sympher évaluait ce complément pour 1885 à 500.000 tonnes), on a, en chiffres ronds :

	1894	1896
Arrivages...........	21.000.000 tonnes	23.500.000 tonnes
Expéditions.........	14.000.000 —	15.000.000 —
TOTAUX.........	35.000.000 tonnes	38.500.000 tonnes

Ce n'est sûrement pas le *trafic* réel. Pour l'obtenir plus exactement, il est préférable d'additionner seulement les expéditions et les arrivages constatés aux six points douaniers de transit : on obtient ainsi, d'après la statistique 3.983.453 tonnes en 1894 et 4.179.515 en 1896 (y compris les bois flottés.

On peut donc dire que le mouvement des transports par la navigation intérieure était, en Allemagne, pour 1894, de 24 à 25 millions et, pour 1896, de 27 à 28 millions de tonnes en chiffres ronds. Ce tonnage est inférieur au tonnage français qui était de 27.900.000 tonnes en 1894[3] et de 29.600.000 en 1896.

L'infériorité est d'autant plus grande, pour l'Allemagne, que le chiffre de la population, en France, est bien inférieur.

Le trafic entre les ports allemands, assimilable au cabotage français, atteint :

	Tonnes.
Entrées en 1894..................................	2.979.113
— en 1896..................................	2.929.733
Sorties[4] en 1894..................................	2.979.906
— en 1896..................................	2.919.580

1. Voir Kurs, *Schifffahrtsstrassen in deutschen Reich*, dans les *Jahrbucher fur Nationalökonomie und Statistik*, 3ᵉ partie, volume X, 1895, page 671.
2. *Statistik der Deutschen Reichs Neuer Folge*, volumes 82 et 89.
3. Voir au chapitre XIX, page 955.
4. Voir *Statistik der deutschen Reichs Neuer Folge*, volume 81, page 53.

Il est donc sensiblement le même que le cabotage français (en 1894 : 2.766.207 tonnes ; en 1896 3.182.270 tonnes ; en 1898 : 3.382.128 tonnes ; mais il est plus faible par rapport au chiffre de la population[1].

Si, maintenant, nous comparons la proportion du trafic des lignes d'intérêt général en France et des lignes à voie normale en Allemagne, au point de vue de la densité de la population desservie[2], on voit, d'après le tableau ci-dessous, qu'en France on compte 2 voyageurs de moins qu'en Allemagne, mais, par contre, le parcours moyen, en France, est de 7 à 8 kilomètres plus étendu qu'en Allemagne, autrement dit un tiers plus grand qu'en Allemagne.

Le tonnage allemand est presque le double du tonnage français ; toutefois, le parcours moyen de la tonne, en Allemagne, n'est que de $98^{km},75$, tandis qu'en France il est de 126 kilomètres.

		ALLEMAGNE		FRANCE		
		1894-1895	1896-1897	1894	1896	1898
Par kilomètre de chemins de fer :	Nombre d'habitants....	1.148	1.142	1.060	1.056	1.029
	Superficie desservie....	11,9	11,7	14,7	14,5	14,1
Par tête d'habitant :	Nombre de voyageurs..	10,6	12,3	8,78	9,5	10.0
	Nombre de voyageurs kilométriques	249,3	286,7	269,0	290,0	307,0
	Tonnage..............	4,7	5,4	2,6	2,7	2,9
	Tonnage kilométrique.	572,2	532,6	325,9	343,1	370,0

La comparaison du mouvement total des marchandises des deux pays est fort intéressante[3].

FRANCE.

	1894 — Tonnes.	1896 — Tonnes	1898 — Tonnes.
Lignes d'intérêt général..	99.105.421	104.046.104	114.436.840
Lignes d'intérêt local....	4.130.209	4.777.252	5.098.203
Navigation intérieure....	27.873.475	29.534.321	32.526.965
Cabotage...............	2.766.207	3.182.270	3.382.128
TOTAUX.........	133.875.312	141.539.947	155.444.136

1. Voir au chapitre XIX, page 871.
2. Population moyenne de l'Allemagne pour l'année d'exploitation 1894-1895 : 51.370.000 ; voir *Zusammenstellung der wichtigsten der deutschen Eisenbahnstatistik*, volume XIV, 1894-1895, page 5 de l'introduction. Population pour l'année 1896-1897 : 52.734.998.
3. Quelques chiffres pour l'Allemagne sont des évaluations.

ALLEMAGNE.

	1894-1895 — Tonnes.	1896-1897 — Tonnes.
Lignes à voie normale	244.679.451	270.628.109
Lignes à voie étroite	4.301.510	5.169.324
Navigation intérieure	25.000.000	28.000.000
Cabotage	2.979.713	2.929.723
TOTAL	276.960.674	306.727.156

Ce qui représente en moyenne par tête :

FRANCE.		ALLEMAGNE.	
1894	3t,5	1894	5t,5
1896	3 ,9	1896	5 ,8
1898	4 ,3		

Le tonnage réel (sauf pour le cabotage qu'il est impossible de chiffrer) ressort aux chiffres suivants :

FRANCE.

	1894 — Tonnes kilométriques.	1896 — Tonnes kilométriques	1898 — Tonnes kilométriques.
Lignes d'intérêt général	12.482.482.059	13.217.395.129	14.864.940.000
Lignes d'intérêt local	77.156.506	103.885.204	98.713.796
Voies navigables	3.911.776.000	4.191.123.000	4.576.995.000
TOTAL	16.471.414.565	17.512 403.333	19.540.648.796

ALLEMAGNE.

	1894-1895 — Tonnes kilométriques.	1896-1897 — Tonnes kilométriques.
Lignes à voie normale	24.349.726.677	26.672.089.487
Lignes à voie étroite	51.076.954	60.318.704
Voies navigables	6.300.000.000[1]	6.930.000.000
TOTAL	30.700.803.631	33.662.408.191

Soit par année et par habitant :

FRANCE.	Tonnes kilométriques.	ALLEMAGNE.	Tonnes kilométriques.
1894	430	1894	602
1896	454	1896	638
1898	507		

1. En arrondissant le parcours moyen à 180 kilomètres et en évaluant le tonnage, à l'embarquement et à l'arrivée, à 5 millions de tonnes pour 1894 et à 38.500.000 pour 1896.

Donc, par rapport au chiffre de la population, il y a pour les transports, en Allemagne, 50 $^0/_0$ de plus, sauf pour le cabotage, qui est plus étendu en France; le parcours moyen est de 40 $^0/_0$ plus grand en Allemagne.

Ce serait faire preuve d'une grande légèreté que de conclure de ces chiffres qu'il y a en Allemagne plus de bien-être, plus de capitaux qu'en France. En réalité, le développement de l'industrie et du commerce dépend d'autres circonstances. Il est incontestable que la richesse nationale est bien plus grande en France : elle est en proportion inverse du mouvement des marchandises. Il y a deux causes pour expliquer ce phénomène économique : tout d'abord la configuration du sol et la situation géographique, ensuite l'inégalité des richesses productives du sol (mines ou agriculture) et les différences de condition et de vie des habitants.

Le soleil du Midi donne à la France des fruits que l'Allemagne doit demander à l'étranger. Les vignobles, répartis sur les deux tiers du territoire, occupent 37 $^0/_{00}$ du sol. En Allemagne, l'âpreté du climat ne rend possible la culture de la vigne que dans quelques territoires de l'ouest et du midi (3 $^0/_{00}$ de la surface totale). De ces quelques centres vinicoles, il faut transporter le vin à tous les points de l'Empire; mais, pour répondre aux besoins de la population, on doit recourir à de nombreuses importations de l'étranger. La production allemande en céréales est moins uniformément répartie qu'en France.

Les gisements houillers d'Allemagne sont concentrés en deux points qui satisfont aux exigences de toutes les industries, de tous les consommateurs, mais qui exigent souvent des transports à longue distance. On trouve, en France, le charbon dans des gisements plus nombreux, mais moins riches. On ne trouve du sel en Allemagne qu'au centre et au nord-est du territoire. Mais ce territoire lui-même ne forme pas, comme celui de la France, une masse compacte, presque quadrangulaire, dont la diagonale, d'un angle à l'autre, a une longueur de 1.000 kilomètres en chiffres ronds, et dont la hauteur du nord au sud est de 950 kilomètres en chiffres ronds. Le territoire allemand présente, du sud-ouest au nord-est, une longueur de 1.250 kilomètres en chiffres ronds; il est rétréci, pressé, dans sa partie sud-est, par un pays étranger, et la plus grande distance du nord au sud est supérieure à 1.300 kilomètres. Le grand développement des côtes de la France[1], bordée de trois côtés par la mer, raccourcit les distances de port à port. En Allemagne, il faut aller du sud au nord ou inversement.

Pour relier la Bourgogne et la Franche-Comté à une des trois mers qui baignent la France, la distance n'est, en chffires ronds, que de 450 kilomètres.

En Allemagne, tout le terrritoire au sud de Mayence et de Bamberg est éloigné de 450 à 800 kilomètres des côtes septentrionales.

La population stationnaire de la France, la culture variée de son sol, son climat tempéré donnent une production de blé suffisante pour la consommation ordinaire. L'Allemagne, moins richement dotée par la nature, peut, grâce au développement rapide de sa population, utiliser sa situation centrale

1. Sur une ligne de frontières représentant 5.290 kilomètres, il y a 3.120 kilomètres de côtes, c'est-à-dire 59 $^0/_0$. En Allemagne, pour une superficie de 540.658 kilomètres carrés, sensiblement égale à celle de la France (536.494 kilomètres carrés), on compte 7.675 kilomètres de frontière, dont seulement 2.470 kilomètres en côtes, c'est-à-dire 32,2 $^0/_0$.

comme intermédiaire entre les différents peuples; elle doit donc développer et améliorer toutes ses voies de communication.

La répartition de la population dans les Etats allemands ne ressemble pas à celle des habitants de France qui sont davantage répandus par masses : sur les 52.000.000, en chiffres ronds, d'Allemands, environ 1.700.000, c'est-à-dire à peu près 3,3 $^0/_0$, habitent la capitale de l'Empire; au contraire, sur les 38.000.000 de Français, 2.500.000 résident à Paris, c'est-à-dire presque les 6,6 $^0/_0$ de la population. Grâce à cette circonstance, une population de 3,3 $^0/_0$, supérieure à celle de l'Allemagne, n'a besoin ni de chemins de fer, ni de voies navigables pour ses échanges commerciaux.

En France, on compte 143 $^0/_{00}$ de terres incultes contre 53 $^0/_{00}$ seulement en Allemagne; la grande masse de la population non agglomérée dans les villes a donc un bien plus vaste champ de production et, par suite, de moindres besoins de trafic[1].

Certes, en Allemagne, l'esprit commercial, l'industrie et l'agriculture ont dû, pour subvenir aux besoins d'une population plus compacte, s'entr'aider et faire des efforts réciproques pour tirer le meilleur parti des ressources du pays; les chiffres cités plus haut sur le mouvement des marchandises en sont une preuve certaine; mais ils démontrent en même temps que les industries de transport et, parmi elles, les chemins de fer, avec leur tonnage total de 245 millions et leur tonnage kilométrique de 24 milliards, ont une situation économique bien plus favorable que les chemins de fer français.

En considérant les chiffres qui indiquent le trafic des moyens de transport, on peut faire une confusion de cause à effet qui est aussi fréquente que dangereuse. Il faut féliciter l'industrie privée d'avoir créé, développé, perfectionné les chemins de fer. Les chemins de fer, une fois construits, ont naturellement répondu au but de leur création, en transportant des marchandises; mais c'est à l'industrie, au commerce, à l'agriculture allemande qu'il faut adresser des félicitations pour avoir su et pu donner aux chemins de fer allemands bien plus de transports que n'en doivent donner aux réseaux français l'industrie, le commerce, l'agriculture française. Voilà pourquoi, par kilomètre exploité en 1894, il y a eu 551.310 tonnes kilométriques en Allemagne et 347.015 tonnes kilométriques seulement en France[2].

1. En 1895, la densité de la population était, par kilomètre carré, de 71,4 contre 96,6 habitants en Allemagne. Mais comme la France, par rapport à sa superficie totale, a presque trois fois plus de terrain improductif que l'Allemagne (143 parties contre 53 par 1.000 kilomètres carrés), la densité de la population des contrées productives est, par kilomètre carré, de 83,4 habitants en France contre 102 en Allemagne.

2. Soutiendra-t-on que ce sont les chemins de fer ou les Compagnies privées qui sont cause de l'infériorité du trafic en France? Ce serait aussi peu justifié que de faire, au service des Postes en France, un grief de ce qu'on compte par habitant 54 lettres en Angleterre, 36 en Allemagne et seulement 23 en France (chose curieuse, le rapport de 36 à 24 pour la correspondance postale en France et en Allemagne est le même que celui du tonnage des chemins de fer). Quant aux télégrammes, on compte par habitant 1 en France, 0,6 en Allemagne. Qu'est-ce que cela prouve? sinon que le Français envoie plus de dépêches que l'Allemand, que le Français hésite moins que l'Allemand à dépenser le port d'un télégramme, et c'est tout.

Le service de la poste n'y est pour rien. S'il y a moins de correspondance postale, c'est peut-être que la proportion des illettrés est supérieure en France; en effet, en 1894, elle était en Allemagne de 2,2 sur 1.000 conscrits et, en France, de 62 $^0/_{00}$ (au lieu de 200 en 1872). En 1894 également, pour le service des périodiques, on comptait par habitant 20,8 en Allemagne et 14 en France.

Plus il y a de marchandises à transporter, plus les chemins de fer, surtout ceux d'Allemagne, aux mains de l'Etat, devront faciliter et développer le trafic (et cette obligation se concilie avec leur intérêt bien entendu).

Les prix de transport sagement fixés au point de vue économique, voilà ce que le public demande bien plus que des réformes dans le service des chemins de fer : si les tarifs sont établis dans ce but, on décernera volontiers des couronnes au réseau ferré.

Le but de notre travail n'est pas de faire une enquête de détail sur les tarifs allemands. D'après la statistique officielle des chemins de fer, le prix moyen est, pour 1894-1895, de $2^{pfg},96$ et, pour 1896-1897, de $2^{pfg},83$ par voyageur et par kilomètre, et de $3^{pfg},80$ par tonne et par kilomètre pour les marchandises ordinaires (transports de bétail, transports militaires, transports en service non compris, et déduction faite de 24.100.000 marks de recettes accessoires).

En répartissant 20 millions de marks de ces recettes accessoires sur les 22.500.000.000 tonnes kilométriques de 1894-1895, on a une majoration de prix s'élevant à $0^{pfg},09$, ce qui élève à $3^{pfg},89$ le prix moyen par tonne kilométrique. En 1896-1897, ce prix moyen était de $3^{pfg},91$.

Le prix de transport par voyageur et par kilomètre est la moyenne des prix pour les voyageurs des quatre classes. Sur les chemins de fer français, il n'y a pas de 4e classe. Pour obtenir une comparaison à peu près juste, il faut retrancher la part des billets de 4e classe du prix moyen de transport des voyageurs, et cela d'autant plus que les voitures de 4e classe circulent seulement dans l'Allemagne du Nord.

	1894-1895	1896-1897
	Marks.	Marks.
En défalquant de la recette totale.	378.700.000	428.100.000
la recette des voyageurs de la 4e classe....................	72.400.000	85.900.000
On obtient....................	306.300.000	343.200.000
	Voyageurs kilométriques.	Voyageurs kilométriques.
Et en diminuant le total........	12.800.000.000	15.100.000.000
des voyageurs de la 4e classe..	3.666.600.000	4.328.800.000
On obtient....................	9.133.400.000	10.771.200.000

La taxe moyenne des trois premières classes ressort, pour 1894-1895, à $3^{pfg},35$ et pour 1896-1897 à $3^{pfg},17$.

En 1894, les prix moyens, en France, ressortaient à $3^{c},85$ par voyageur et par kilomètre et à $5^{c},20$ par tonne et par kilomètre.

Au prix moyen par voyageur, il faut ajouter par kilomètre $0^{c},45$, représentant l'impôt de la grande vitesse. Au prix moyen de la tonne il faut ajouter $0^{c},05$, à cause des accessoires (magasinage et divers).

Le tableau suivant permet donc de faire une comparaison de prix (les pfennig ramenés aux centimes).

Prix moyens de transport sur les chemins de fer d'intérêt général français et sur les chemins de fer à voie normale allemands.

	FRANCE			ALLEMAGNE	
	1894	1896	1898	1894-1895	1896-1897
	centimes	centimes	centimes	centimes	centimes
Par voyageur de 1re, 2e et 3e classes (impôt compris) et par kilomètre	4,30	4,24	**4,18**	4,19	39,6
Par tonne et par kilomètre (frais accessoires compris)	5,25	5,17	**4,97**	4,86	4,89

Mais il ne faut pas perdre de vue que l'impôt français sur les transports en grande vitesse n'entre en rien dans la taxe moyenne des Compagnies de chemins de fer français. Compte tenu de ce fait, le prix de 3c,85 perçu sur les réseaux français est seul à comparer avec les 4c,19 encaissés par les chemins de fer allemands par voyageur et par kilomètre. Il ne faut pas non plus oublier que les lignes françaises accordent le transport en franchise de 30 kilogrammes de bagages, que cette franchise n'existe pas sur certaines lignes allemandes et que, sur d'autres, elle n'est que de 25 kilogrammes.

Le prix moyen de transport des marchandises sur les grandes lignes françaises est de 0c,39 tonne, par soit un douzième plus élevé que sur les lignes allemandes; mais on doit se rappeler que les frais kilométriques d'établissement ont dépassé de presque un tiers les frais d'établissement des lignes allemandes.

Dans la comparaison des prix de transport (qui sont une charge économique pour chaque peuple), il faut faire entrer en ligne de compte la valeur de l'argent.

Le cours moyen du 3 °/0 a été, en 1895, de 101,67 °/0 [1], tandis que le 3 °/0 allemand et les autres emprunts d'Empire oscillaient aux environs de 99 1/2 °/0. Le loyer de l'argent a donc été de 2 à 2 1/2 °/0 plus faible en France; l'escompte a aussi été moins élevé. Les prix moyens des produits

---

1 COURS AU	CONSOLIDÉ PRUSSIEN 4 °/0	3 1/2 °/0 PRUSSIEN	3 °/0 PRUSSIEN	3 °/0 FRANÇAIS
1er mai 1894	107,90	101,75	88,20	100.65
Fin mai 1894	105,75	104,60	96,25	101,55
— 1895	105,50	104,40	99,60	101,10
— **1896**	**103,90**	**103,80**	**99,30**	**102,35**
— **1897**	—	**103,25**	**98,00**	**103,07**
— **1898**	—	**101,60**	**94,70**	**101,90**
— **1899**	—	**97,90**	**88,70**	**99,10**

agricoles font ressortir encore mieux l'écart dans la valeur de l'argent : ainsi, en 1893, le double quintal de froment valait :

	1878	1896
	francs	francs
France	20,97	»
Dantzig	18,95	14,75
Munich	21,75	21,81
Berlin	18,94	19,52

Donc, d'après les cours de l'argent dans les deux pays, la taxe est à peu près la même sur les lignes privées françaises et sur les réseaux d'Etat allemands.

Au chapitre XVI on a déjà vu, par quelques exemples topiques, que, pour beaucoup d'industries, les tarifs en Allemagne sont plus élevés qu'en France. Dans bien des cas, la matière première allemande reste inutilisée, à cause de l'élévation des prix de transport à payer pour l'amener aux usines qui l'emploieraient. On doit avoir souvent recours à la houille et au minerai importés des pays étrangers, tandis que l'industrie étrangère transforme le minerai allemand; les frais d'expédition atteignent parfois 12 marks pour une expédition de 10 tonnes à 60 kilomètres.

Il faut en conclure que la tarification des chemins de fer allemands ne répond ni aux besoins de la production et de la consommation indigènes, ni aux exigences de la situation actuelle[1].

1. Les tarifs de marchandises, en Allemagne, ont cependant introduit dans le cours des dix dernières années de nombreuses facilités pour le trafic; c'est ainsi, notamment, que la réduction des tarifs afférents au transport de toute une série d'articles a eu pour effet de répondre à une nécessité bien établie. On a voulu donner satisfaction à un vœu déjà ancien pour la diminution des taxes de transport des petits colis. De même, des décisions de la Conférence générale des chemins de fer ont généralisé, depuis le 18 décembre 1891, le tarif spécial appliqué depuis bien des années sur les chemins de fer allemands, pour le transport des marchandises industrielles ou agricoles de peu de valeur, et ce tarif figure au barême des tarifs du 1er avril 1892. Mais, par contre, on est resté sourd aux propositions de réductions de tarifs pour la petite industrie. On n'a tenu aucun compte des pétitions pour obtenir la création d'une classe de tarif inférieur pour toutes les marchandises transportées par quantité de 1.000 kilogrammes (ton-klasse). On n'a pas davantage établi une deuxième classe pour les petites marchandises de qualité inférieure. On n'a pas même songé à abaisser les taxes de marchandises sans valeur intrinsèque, destinées à être expédiées à de longues distances. C'est en vain également que, dans les milieux industriels, on a réclamé une réduction de tarif normal ou de faire une classification spéciale pour le transport des matières premières agricoles ou industrielles, telles que le charbon, le minerai, la terre, l'engrais, les pommes de terre et les betteraves. Sur les chemins de fer prussiens, il existe un tarif exceptionnel réduit pour le transport, à grandes distances, des terres, engrais, betteraves et pommes de terre; mais il n'en existe aucun pour la houille et les minerais. Le tarif exceptionnel en vigueur depuis le 1er septembre 1891, pour le transport, à grandes distances, du blé ou des farines, a donné lieu à de violentes attaques dans les journaux du Centre, de l'Ouest et du Sud; aussi ce tarif a-t-il été de nouveau modifié.

Note du Traducteur. — On a établi récemment quelques tarifs exceptionnels, notamment

Il est certain qu'une réduction de tarifs serait désirable. Reste à savoir si l'intérêt bien compris des chemins de fer ne s'oppose pas à cet abaissement de taxes. Il suffit de déterminer le rapport entre les produits nets et le capital d'établissement. En France, le capital d'établissement des lignes d'intérêt général, en 1894, atteignait le chiffre de 15.337.938.611 francs; le produit net était de 545.949.798 francs, soit 3,54 % du capital d'établissement. Cet intérêt de 3,55 % suffit[1] pour amortir intégralement le capital d'établissement (en 1894, 104 millions) et pour payer l'intérêt des actions et obligations, mais ne laisse à l'entrepreneur qu'une part minime des bénéfices.

Chemins de fer à voie normale allemands.

	1894-1895 — Marks.	1895-1896 — Marks.
Produit net...............	550.192.900	703.807.366
Capital d'établissement.....	11.118.800.000	11.603.700.000
Soit un intérêt de..........	4,98 %	6,15 %

Réseau d'État prussien.

Produit net...............	384.268.517	503.899.960
Capital d'établissement....	6.859.900.000	7.050.100.000
Soit un intérêt de.........	5,67 %	7,15 %

Or, au taux actuel de l'argent, ce produit net aurait permis de constituer des réserves considérables et d'effectuer ensuite un amortissement sérieux; il laissait, en outre, une marge suffisante pour accorder de grandes réductions de taxes.

Après avoir passé en revue les services que les chemins de fer rendent en France, il reste à étudier l'organisation qui leur permet de rendre ces services.

Tout d'abord, la voie sur laquelle circulent les véhicules doit pouvoir répondre à toutes les nécessités du trafic. Aussi, en France, les actes de concession prescrivent-ils aux Compagnies d'intérêt général d'acheter des terrains suffisants pour l'assiette d'une double voie. Les travaux d'art et d'infrastructure sont également établis en prévoyant le doublement de la ligne.

Les cahiers des charges contiennent des clauses pour éviter qu'une parcelle de terrain cesse d'être disponible et, ainsi que les conventions, ils imposent aux Compagnies le soin de procéder à la construction de la seconde voie dès que les recettes dépassent 35.000 francs par kilomètre. Bien plus, l'Etat a le droit, s'il le croit indispensable, d'exiger ce doublement de voie;

pour les expéditions de houille sur les ports de mer. On a créé également un tarif à base décroissante pour les petites marchandises, qui portera une atteinte assez sérieuse à l'industrie des groupeurs; mais le public ne bénéficiera que fort peu de la réduction des taxes, car le prix réellement payé ne sera pas sensiblement modifié.

1. Voir chapitre XVIII, deuxième partie.

il rembourse toutes les charges financières par une annuité qu'il doit payer tant que les recettes de la ligne n'atteignent pas le chiffre de 35.000 francs par kilomètre. Il use fréquemment de ce droit pour des raisons stratégiques, notamment dans la région de l'Est.

Grâce aux obligations qu'on a imposées, en France, aux Compagnies, les doubles voies sont assez nombreuses.

Le tableau ci-après indique en Allemagne la situation des doubles voies.

	1894-1895 — Kilomètres.	1896-1897 — Kilomètres.
Sur un total de............	44.109	46.115 à voie normale
On en compte seulement..	15.213	16.235 ayant plus d'une voie
Soit......................	34,5 %	35,2 %

Par contre, voici quelle était en France la proportion des doubles voies à diverses époques :

ANNÉES (1, 2)	LONGUEURS de DOUBLES VOIES	LONGUEURS de SIMPLES VOIES	LONGUEURS TOTALES	PROPORTION de DOUBLES VOIES
				%
1840..................	226	209	435	52,0
1853..................	3.859	790	4.649	83,0
1869..................	7.838	9.100	16.938	46,3
1878..................	8.789	13.350	22.139	39,7
1883..................	11.469	16.578	28.047	40,9
1888..................	13.350	19.302	32.652	40,9
1893..................	14.776	21.010	35.786	41,3
1894..................	**14.910**	**21.339**	**36.249**	**41,1**
1895..................	**14.927**	**21.410**	**36.337**	**41,1**
1896..................	**14.984**	**21.907**	**36.891**	**41,0**
1897..................	**15.155**	**21.987**	**37.142**	**40,9**
1898..................	**15.315**	**22.108**	**37.423**	**40,9**

1. On a pris les mêmes années que dans les tableaux précédents.

2. Voir *Statistique officielle*, *Documents divers*, première partie, tableau IV, août 1862. Les chiffres exacts ne sont pas indiqués dans les statistiques : il faut donc regarder les chiffres de 1840 et de 1859 comme approximatifs.

Relevé des lignes d'intérêt général à la fin de 1893.

COMPAGNIES	LONGUEURS à DOUBLE VOIE	LONGUEURS A SIMPLES VOIES					ENSEMBLE
		Avec terrains terrassements et ouvrages d'art exécutés pour une seule voie	Avec terrains pour deux voies, terrassements et ouvrages d'art pour une seule voie	Avec terrains et ouvrages d'art pour deux voies, terrassements pour une seule voie	Avec terrassements et ouvrages d'art pour deux voies	TOTAL	
				En kilomètres.			
Nord	1.915	523	185	586	398	1.692	3.607
Est	3.536	172	487	79	165	903	4.439
Ouest	1.721	1.264	1.349	544	453	3.610	5.331
Orléans	2.004	1.745	1.014	898	980	4.637	6.641
P.-M.-L.	3.962	1.824	1.977	213	469	4.483	8.445
Rhône au Mont-Cenis	56	»	»	88	»	88	144
Midi	915	388	951	614	275	2.228	3.143
Etat	411	793	401	467	521	2.182	2.593
GRANDS RÉSEAUX	14.520	6.709	6.364	3.489	3.261	19.823	34.343
Ceintures de Paris	126	»	»	»	»	»	126
Petites Compagnies	130	638	93	102	34	867	997
Chemins non concédés	»	320	»	»	»	320	320
TOTAUX	14.776	7.667	6.457	3.591	3.295	21.010	35.786

Relevé des lignes d'intérêt général à la fin de 1895.

COMPAGNIES	LONGUEURS à DOUBLE VOIE	Avec terrains terrassements et ouvrages d'art exécutés pour une seule voie	Avec terrains pour deux voies, terrassements et ouvrages d'art pour une seule voie	Avec terrains et ouvrages d'art pour deux voies, terrassements pour une seule voie	Avec terrassements et ouvrages d'art pour deux voies	TOTAL	ENSEMBLE
Nord	1.946	523	181	632	399	1.735	3.681
Est	3.640	172	464	82	164	882	4.522
Ouest	1.725	1.373	1.344	545	453	3.715	5.440
Orléans	2.015	1.728	1.118	890	980	4.716	6.731
P.-L.-M.	4.059	1.880	2.012	331	473	4 696	8.755
Midi	915	388	957	614	275	2.234	3.149
Etat	411	811	400	466	544	2.221	2.632
GRANDS RÉSEAUX	14.711	6.875	6.476	3.560	3.288	20 199	34.910
Grande-Ceinture	108	»	»	»	»	»	108
Petite-Ceinture	17	»	»	»	»	»	17
Petites Compagnies	90	638	94	101	34	867	957
Chemins non concédés	»	342	»	»	»	342	342
Ensemble des lignes d'intérêt général	14.926	7.855	6.570	3.661	3.322	21.408	36.334

Relevé des lignes d'intérêt général à la fin de 1898.

COMPAGNIES	LONGUEURS à DOUBLES VOIES	LONGUEURS A SIMPLES VOIES: Avec terrains terrassements et ouvrages d'art exécutés pour une seule voie	Avec terrains pour deux voies, terrassements et ouvrages d'art pour une seule voie	Avec terrains et ouvrages d'art pour deux voies, terrassements pour une seule voie	Avec terrassements et ouvrages d'art pour deux voies	TOTAL	ENSEMBLE
				En kilomètres.			
Nord	1.955	523	182	641	404	1.750	3.705
Est	3.663	174	464	82	164	884	4.547
Ouest	1.798	1.614	1.341	544	387	3.886	5.684
Orléans	2.015	1.782	1.119	890	980	4.771	6.786
P.-L.-M.	4.163	1.979	2.081	322	448	4.830	8.993
Midi	1.017	559	1.062	542	244	2.407	3.424
Etat	494	842	357	489	504	2.192	2.686
GRANDS RÉSEAUX	15.105	7.473	6.606	3.510	3.131	20.720	35.825
Grande-Ceinture	109	»	»	»	»	»	109
Petite-Ceinture	17	»	»	»	»	»	17
Petites Compagnies	93	819	93	102	34	1.048	1.141
Chemins non concédés	»	342	»	»	»	342	342
Ensemble des lignes d'intérêt général	15.324	8.634	6.699	3.612	3.165	22.110	37.434

En laissant de côté les lignes de Ceinture, les réseaux secondaires dont naturellement la transformation à double voie ne se fera que dans une faible proportion, en négligeant les lignes non concédées, parmi lesquelles le réseau corse à voie étroite a seul quelque importance, on comptait, à la fin de 1895, 20.199 kilomètres à simple voie. Sur ce total, 3.288 kilomètres, ou 16,2 $^0/_0$, avaient l'infrastructure établie pour des doubles voies. Sur 9.036 kilomètres, soit 45 $^0/_0$, l'assiette de la voie avait été acquise en prévision d'un doublement éventuel de la ligne et sur plus d'un tiers de ces 9.036 kilomètres, les travaux d'art pour le doublement de la voie étaient déjà construits.

Il n'y a donc que 6.875 kilomètres, soit 20 $^0/_0$ de la longueur totale des grands réseaux, destinés à rester à simple voie unique. Sur l'ensemble des lignes, il ne reste que 13.226 kilomètres de grands réseaux et 229 kilomètres de lignes secondaires sur lesquels on puisse ultérieurement doubler la voie, et il est peu probable qu'on l'établisse entièrement. Cet aménagement a certes une grande importance pour le développement du trafic dans un

avenir plus ou moins lointain, mais il présente, en outre, un intérêt très grand pour l'État qui, lors de la reprise des lignes à l'expiration des concessions, trouvera non seulement les lignes armées pour le trafic existant, mais encore des terrains suffisants pour le doublement des voies et ayant acquis une plus-value considérable. En ce qui concerne le matériel d'exploitation des chemins de fer français, le tableau ci-dessous en donne un aperçu détaillé. On a porté les locomotives en bloc, car la classification par catégorie varie selon les statistiques. De même, dans le tableau des wagons de 2e classe, on a rangé les wagons mixtes comprenant des compartiments de classes différentes, bien que depuis peu les wagons mixtes soient inventoriés à part. On comptait, en 1898, 8.277 locomotives, machines avec tender séparé, ayant un poids brut de 18 à $58^t,5$; 1.881 machines-tenders pesant de $7^t,4$ à 52 ; 22 locomotives-fourgons, dont 20 d'un type spécial en usage seulement sur le réseau de l'État et ayant un poids brut de $20^t,3$.

ANNÉES	LOCOMOTIVES [1]	VOITURES A VOYAGEURS de 1re classe et de luxe	VOITURES A VOYAGEURS de [2] 2e classe et mixtes	VOITURES A VOYAGEURS de 3e classe	VOITURES A VOYAGEURS ENSEMBLE	WAGONS divers de la grande vitesse	WAGONS divers de la petite vitesse	TOTAL des WAGONS
1855.........	1.89	997	1.951	1.950	4.998	1.894	34.425	44.217
1869.........	4.870	2.449	3.972	5.334	14.755	4.575	117.616	133.946
1878.........	9 668	3.087	5.313	6.925	15.325	6.047	171.186	192.558
1883.........	8.535	3.855	6.502	8.723	19.080	8.220	219.558	246.858
1888.........	9.544	4.499	7.527	10.045	22.071	10.301	239.123	271.495
1893.........	9.836	4.718	8.852	11.416	24.986	12.562	252.580	290.128
1894.........	9.959	4.810	8.864	11.849	25.523	13.041	254.901	293.465
1895.........	**10.080**	**4.735**	**8.892**	**12.102**	**25.729**	**13.167**	**256.463**	**295.359**
1896.........	**10.111**	**4.692**	**8.982**	**12.145**	**25.819**	**13.228**	**258.416**	**297.463**
1897.........	**10.143**	**4.670**	**9.080**	**12.351**	**26.101**	**13.337**	**259.959**	**299.397**
1898.........	**10.180**	**4.666**	**9.165**	**12.763**	**26.954**	**13.847**	**260.844**	**301.285**
				Par kilomètre exploité.				
1855.........	0,34	0,18	0,36	0,35	0,89	0,34	6,23	7,46
1869.........	0,29	0,14	0,23	0,32	0,69	0,27	6,93	7,89
1878.........	0,30	0,14	0,24	0,31	0,69	0,37	7,74	8,20
1883.........	0,31	0,14	0,24	0,31	0,69	0,29	7,93	8,91
1888.........	0,29	0,14	0,23	0,31	0,68	0,31	5,31	8,30
1893.........	0,27	0,13	0,25	0,32	0,70	0,35	7,05	8,10
1894.........	0,27	0,13	0,22	0,35	0,70	0,36	7,02	8,08
1895.........	**0,28**	**0,13**	**0,25**	**0,33**	**0,71**	**0,36**	**7,05**	**8,12**
1896.........	**0,27**	**0,13**	**0,24**	**0,33**	**0,70**	**0,35**	**7,00**	**8,05**
1897.........	**0,27**	**0,13**	**0,24**	**0,33**	**0,70**	**0,36**	**6,99**	**8,05**
1898.........	**0,27**	**0,13**	**0,24**	**0,34**	**0,70**	**0,37**	**6,96**	**8,04**

1. Avant 1890, on distinguait les locomotives pour train de voyageurs (4.190) et les locomotives pour train de marchandises (387).

2. Au nombre des voitures de 2e classe on compte les voitures mixtes présentant, en 1898, un total de 2.653.

POIDS MOYEN des VOITURES	VOITURES				WAGONS	
	1re CLASSE	2e CLASSE	3e CLASSE	MIXTES	GRANDE VITESSE	PETITE VITESSE
1893	10t,2	8t,8	8t,3	9t,2	7t,0	5t,7
1894	10,0	8,9	8,4	9,4	7,9	5,7
1895	10,3	9,3	8,5	9,3	7,9	5,8
1896	10,3	9,0	8,6	9,3	7,9	5,7
1897	10,5	9,3	8,7	9,6	8,2	5,7
1898	10,6	9,8	8,9	9,7	8,3	5,8
Nombre de places moyen ou capacité moyenne.						
1893	25p,3	47p,7	50p,0	41p,3	4t,7	9t,3
1894	25,6	47,5	50,3	41,3	4,9	9,7
1895	25,6	48,2	50,3	41,4	4,9	9,7
1896	26,0	48,0	50,7	40,7	4,9	9,8
1897	25,9	47,2	51,1	40,9	5,0	9,9
1898	26,1	47,4	51,4	42,4	5,0	10,5

	LOCOMOTIVES		VOITURES A VOYAGEURS		FOURGONS ET WAGONS DE MARCHANDISES		NOMBRE des wagons-poste
	Nombre total	Nombre de locomotives tenders	Nombre de wagons	Total des places	Nombre de wagons	Capacité totale	
1894-1895						tonnes	
Chemins de fer allemands	15.839	4.042	30.354	1.296.221	322.219	3.562.304	1.995
Chemins de fer de l'État prussien	10.708	2.766	17.871	793.802	222.681	2.530.868	1.227
1895-1896							
Ensemble du réseau allemand	**16.350**	**4.153**	**32.391**	**1.400.567**	**346.392**	**3.963.458**	**2.070**
Réseau d'Etat prussien	**11.008**	**2.997**	**19.587**	**881.873**	**242.418**	**2.836.053**	**1.300**

PAR KILOMÈTRE EXPLOITÉ	ALLEMAGNE LIGNES A VOIE NORMALE		RÉSEAU D'ÉTAT PRUSSIEN	
	1894-1895	1896-1897	1894-1895	1896-1897
Locomotives	0,36	0,35	0,41	0,40
Voitures à voyageurs	0,68	0,71	0,68	0,71
Wagons de toute espèce	7,25	7,51	8,44	8,76
Nombre de places offertes	42p,7	43p,2	44p,4	45p,0
Capacité moyenne d'un wagon	11t,1	11t,4	11t,4	11t,7

Les chemins de fer allemands et prussiens ont donc un effectif de locomotives légèrement supérieur à celui des lignes françaises d'intérêt général; par contre, les proportions sont interverties pour les voitures à voyageurs. De plus, malgré les voitures de 4e classe, le nombre moyen des places par voiture est, en Allemagne, un peu inférieur à la moyenne constatée dans les voitures en France. Sur l'ensemble du réseau allemand, l'effectif des wagons de marchandises est de 7,25 par kilomètre, il est donc inférieur à l'effectif français (7,38 par kilomètre). En ne considérant que le réseau prussien, la France perd son avance, car l'effectif prussien est de 8,44 par kilomètre. En même temps, la capacité moyenne des wagons est plus grande en Allemagne qu'en France.

En somme, les effectifs du matériel roulant et du matériel de traction présentent, en France et en Allemagne, des différences analogues à celles qui différencient le trafic des deux nations, et si, en Allemagne, le nombre des locomotives est un peu supérieur, cela compense l'infériorité du nombre des voitures.

Après avoir passé en revue l'effectif du matériel d'exploitation en France, nous montrons dans le tableau suivant le mouvement des trains et les services rendus par le matériel roulant.

DÉSIGNATION DES TRAINS		NOMBRE DES TRAINS		PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES TRAINS	
		Année 1893	Par jour	Total	par jour et 1 kilom. de longueur exploitée
Grande vitesse :	Trains de voyageurs	2.542.059	6.965	144.667.717	11,2
	Trains mixtes	846.945	2.320	39.400.470	3,0
	Ensemble	3.389.004	9.285	184.068.187	14,2
Petite vitesse :	Trains de marchandises	1.602.783	4.391	99.976.101	7,7
	Trains de ballast et de service	95.123	261	1.626.319	0,2
	Ensemble	1.697.906	4.652	101.602.420	7,9
Total de l'année	1893	5.086.910	13.937	285.670.607	22,1
—	1894	5.124.980	14.041	290.161.846	22,1
—	1895	5.212.014	14.279	292.382.292	22,1
—	1896	5.306.646	14.499	296.542.784	22,2
—	1897	5.398.556	14.790	302.703.011	22,5
—	1898	5.667.175	15.528	315.483.156	23,2

DÉSIGNATION DES TRAINS		NOMBRE DES TRAINS		PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES TRAINS	
		Année 1898	Par jour	Total	Par jour et 1 kilom. de longueur exploitée
Grande vitesse	Trains de voyageurs	2.876.546	7.883	163.121.839	11,3
	Trains mixtes	842.198	2.307	38.846.966	3,6
	Ensemble	3.718.744	10.190	201.968.805	14,9
Petite vitesse :	Trains de marchandises	1.850.602	5.070	111 899.174	8,2
	Trains de ballast et de service.	97.829	268	1.615.177	0,1
	Ensemble	1.948 431	5.338	113.514.351	8,3
	Total de l'année 1898	5.667.175	15.528	315.483.156	23,2

La statistique du réseau d'État en Prusse donne le parcours kilométrique des locomotives qui ressort aux chiffres suivants :

	1893-1894 — Kilomètres de trains.	1896-1897 — Kilomètres de trains.
Trains de voyageurs et de grande vitesse.	111.307.774	118.908.711
Trains mixtes	17.317.224	23.715.803
Total du transport des voyageurs...	128.624.998	142.624.514
Trains de marchandises	85.698.468	94.745.602
Trains de service	2.518.343	2.919.956
Ensemble	88.216.811	97.665.558
Total général	216.841.809	240.290.072

Soit, par jour et par kilomètre, pour une longueur moyenne exploitée de 25.773 kilomètres en 1893-1894 et de 27.524 kilomètres en 1896-1897 :

	1893-1894 — Parcours kilométrique des trains.	1896-1897 —
Voyageurs	13,7	14,2
Marchandises	9,1	9,2
Ensemble	23,1	23,9

En France, la composition moyenne d'un train de grande vitesse était :

	TRAINS DE VOYAGEURS WAGONS						TRAINS de MARCHANDISES
	1re classe	2e classe	3e classe	Mixtes	Marchandises	Ensemble	
1893..	1,4	1,7	2,6	0,4	3,9	10	33,5
1898..	**1,4**	**1,7**	**2,7**	**0,5**	**3,7**	**10**	**34,9**

En Prusse, les trains de voyageurs avaient, en moyenne, en 1893-1894 : de 19 à 23 et en 1896-1897 de 20 à 24 essieux, soit également 10 wagons ; mais les trains de marchandises comptaient, en moyenne, en 1893-1894 : 78, et en 1896-1897 : 77 essieux, soit 39 wagons ordinaires.

FRANCE	1893	1898
	kilomètres	kilomètres
Parcours total des véhicules dans l'ensemble des trains	5.253.899.903	**5.990.666.324**
Parcours annuel des véhicules étrangers...	799.055.701	**909.603.606**
Parcours annuel des véhicules en dehors du réseau	672.768.856	**806.025.027**
Parcours annuel moyen : Voitures à voyageurs	47.327	**48.777**
Parcours annuel moyen : Fourgons de grande vitesse	48.839	**52.526**
Parcours annuel moyen : Wagons de petite vitesse	14.103	**15.174**

Sur les lignes allemandes on a les moyennes suivantes pour 1894-1895 : voitures à voyageurs, 41.908 kilomètres ; fourgons de grande vitesse, 49.090 kilomètres ; et wagons de petite vitesse, 15.354 kilomètres. Dans ces derniers chiffres ne figure pas, comme en France, le parcours des wagons de service.

FRANCE (MOUVEMENT DES MACHINES)	1893	1898
	kilomètres	kilomètres
Parcours total des machines françaises	335.932.901	**371.811.940**
Parcours moyen	36.530	**39.707**
Parcours en dehors du réseau	4.049.903	**4.642.555**
Parcours des machines étrangères	5.380.039	**5.959.709**
Parcours total sur le réseau	337.263.937	**373.128 994**

Sur les lignes allemandes, en 1894-1895, le parcours total a été de 552.694.213 kilomètres, et en 1896-1897, de 600.001.555 kilomètres ;

compte tenu du parcours des locomotives étrangères et du parcours des locomotives allemandes, en dehors du territoire allemand, on peut chiffrer à 34.895 kilomètres pour 1894-1895 et à 36.697 kilomètres pour 1896-1897 le parcours moyen annuel de 15.839 locomotives allemandes pour 1894-1895 et de 16.350 locomotives allemandes pour 1896-1897.

La consommation moyenne d'une locomotive française par kilomètre parcouru représentait :

	Combustible.	Eau.	Huile et graisse.
1893........	11kg,3	100 litres	26 grammes
1898........	**12kg,0**	**113 —**	**28 —**

Tous ces chiffres démontrent que le matériel roulant sur les lignes allemandes et françaises est généralement bien proportionné aux besoins du trafic.

En France, pourtant, les locomotives et les voitures de voyageurs circulent un peu plus qu'en Allemagne. Cette constatation détruit un des arguments qu'on fait valoir en faveur du rachat des lignes par l'Etat.

Le rachat, disait-on, procurera une économie, car les Compagnies privées ne peuvent exploiter économiquement : elles gaspillent beaucoup d'argent qu'épargnerait une administration unique d'Etat. Or, dans la pratique, on obtient sur le réseau d'Etat prussien les parcours suivants :

	1892-1893	1893-1894	1896-1897
	kilomètres	kilomètres	kilomètres
Locomotives (y compris les machines de manœuvres)................................	34.801	34.248	35.772
Voitures à voyageurs......................	45.067	44.236	46.247
Wagons de grande vitesse..................	48.428	47.031	49.450
Wagons de petite vitesse..................	16.291	15.913	16.767

Seuls, les parcours des wagons de marchandises sont supérieurs en Prusse, mais encore faut-il noter que les statistiques françaises font un bloc de tous les véhicules de petite vitesse, tandis qu'en Prusse on ne tient compte que du parcours des wagons de marchandises proprement dits.

L'exploitation des chemins de fer nécessite un nombreux personnel composé à la fois de chefs de service, d'employés, d'ingénieurs et d'ouvriers.

Le tableau de la page 948 donne un aperçu de ce personnel pour les années 1883, 1893 à 1898 ; il permet donc d'en suivre le développement sous l'influence des nouvelles constructions du *Grand Programme*.

Ce qui frappe dans ce tableau, c'est la diminution relative du personnel dans tous les services, malgré le grand accroissement du réseau de chemins de fer depuis 1883, et cela sans compromettre la sécurité de l'exploitation.

Mais il est impossible de faire une comparaison avec le personnel du réseau allemand, car les statistiques sont faites à des points de vue tout à fait différents, et le tableau de la page 949 indique sommairement la répartition du personnel.

EFFECTIF DU PERSONNEL SUR LES CHEMINS DE FER FRANÇAIS	1883	1893	1894	1895	1896	1897	1898
Administration centrale.							
Administrateurs, directeurs, sous-directeurs, comités, secrétaires généraux	241	247	249	244	240	239	236
Personnel des bureaux	2.268	2.934	2.961	3.011	2.468	2.376	2.327
Concierges, garçons de bureau et gens de service	306	432	450	443	497	426	476
Ensemble	2.815	3.613	3.660	3.698	3.205	3.041	3.039
Mouvement et trafic.							
Service central : Directeurs, chefs et sous-chefs de l'exploitation et du mouvement	336	474	488	483	494	498	542
Service central : Personnel des bureaux	5.860	7.523	7.317	7.224	7.586	6.530	7.027
Service central : Garçons de bureau et gens de service	443	347	345	404	388	409	423
Service des gares et stations : Chefs et sous-chefs des gares	5.393	6.811	6.877	6.899	6.998	7.047	7.069
Service des gares et stations : Receveurs, facteurs enregistrants, chefs comptables	27.289	31.446	28.941	28.955	29.072	30.709	30.925
Service des gares et stations : Hommes d'équipe, manœuvres, ouvriers	45.823	48.369	49.779	49.736	48.249	49.757	51.290
Service des trains : Chefs de trains, contrôleurs de route, sous-inspecteurs	4.641	4.923	4.851	4.899	4.940	5.166	5.529
Service des trains : Conducteurs, gardes-freins	8.081	9.298	10.453	10.288	10.492	10.624	11.094
Ensemble	97.866	109.191	109.051	108.888	108.219	110.740	113.899
Traction et matériel.							
Ingénieurs, chefs de dépôts, chefs et sous-chefs d'ateliers	852	1.091	1.087	1.101	1.106	1.092	1.293
Personnel des bureaux des dépôts, contremaîtres	5.865	6.501	6.564	6.316	6.433	6.221	6.546
Mécaniciens et chauffeurs	14.611	17.887	18.103	18.387	18.642	18.577	19.017
Ouvriers, gens de service à l'année ou à la journée	42.585	43.376	43.308	42.667	42.612	43.029	44.163
Ensemble	63.913	68.855	69.062	68.471	68.793	68.919	71.019
Voie et bâtiments.							
Ingénieurs, architectes, inspecteurs, chefs de section	540	595	601	600	651	639	632
Personnel des bureaux, conducteurs et piqueurs	5.179	6.163	5.929	5.953	5.887	5.985	6.148
Agents de la surveillance, de l'entretien, équipes, gens de service et ouvriers	70.559	68.339	66.364	65.309	65.216	64.727	64.504
Ensemble	76.278	75.097	27.894	71.862	71.754	71.351	71.284
Total général	240.872	256.756	254.667	252.919	251.971	254.051	259.241
Auxiliaires et ouvriers payés à la journée et ramenés au travail de l'année entière	85.568	93.839	90.794	86.576	86.658	86.221	89.273
Femmes employées	18.913	25.137	25.343	25.350	25.626	25.815	26.117
Nombre de personnel par kilomètre.							
Administration centrale	0,10	0,10	0,10	0,10	0,09	0,08	0,08
Mouvement et trafic	3,55	3,05	3,01	3,00	2,93	2,99	3,05
Traction et matériel	2,32	1,93	1,91	1,89	1,87	1,86	1,90
Voie et bâtiments	2,77	2,10	2,01	1,98	1,95	1,92	1.91
Ensemble	8,74	7,18	7,03	6,97	6,84	6,85	6,94

Effectif du personnel sur les lignes allemandes et sur le réseau d'État prussien.

NOMBRE MOYEN DES AGENTS EMPLOYÉS ET OUVRIERS Pendant l'année d'exploitation	LIGNES ALLEMANDES		RÉSEAU D'ÉTAT PRUSSIEN	
	1894-1895	1896-1897	1894-1895	1896-1897
NOMBRE TOTAL.				
Administration générale	16.454	14.364	10.387	8.110
Service de la voie	122.298	126.234	82.351	85.598
Service de transports	224.853	239.098	146.946	158.395
TOTAL de l'exploitation proprement dite.	363.605	379.696	239.684	252.103
Personnel des ateliers	62.524	62.719	42.986	42.442
TOTAL	426.129	442.416	282.670	294.545
PAR KILOMÈTRE EXPLOITÉ.				
Administration générale	0,37	0,31	0,40	0,29
Service de la voie	2,78	2,76	3,15	3,10
Service de transports	5,11	5,20	5,60	5,75
TOTAL de l'exploitation proprement dite.	8,26	8,27	9,15	9,14
Personnel des ateliers	1,42	1,37	1,64	1,54
TOTAL	9,68	9,64	10,79	10,68

En comparant la proportion par kilomètre en France et en Allemagne, on voit que l'exploitation par l'Etat n'est pas dirigée avec plus d'économie que l'exploitation privée, et que le contrôle sévère, auquel sont soumises les Compagnies françaises, par suite de la garantie d'intérêts et du dividende minimum, a eu pour effet de réduire le personnel beaucoup plus que sur les lignes allemandes et surtout les lignes prussiennes.

Si le personnel allemand est plus nombreux, cela ne résulte pas d'un surcroît de travail, car l'effectif et le mouvement du matériel roulant sont, en Allemagne et en Prusse, sensiblement les mêmes qu'en France. En Allemagne, l'augmentation de tonnage n'augmente pas le nombre de trains, mais la charge utile de chaque train.

Sur les grandes Compagnies françaises, le personnel d'administration centrale représentait, en 1893, 0,0009 par kilomètre et, en 1898, 0,0008.

En 1893-1894, le pourcentage s'élevait, pour la Prusse, à 0,0011 net et à 0,0013, en tenant compte du personnel des ateliers.

En France, les Compagnies ont fait de grandes concessions aux exigences sociales de l'époque actuelle, et ce qu'elles ont fait peut servir de mo-

dèle aux autres grandes industries. C'est ainsi que les Compagnies ont pris des mesures bienveillantes pour leurs agents en congé ou obligés d'interrompre leurs services; aussi le montant des salaires va-t-il en croissant, tandis que la durée des heures de travail va en diminuant.

Tout d'abord, on a organisé des « Caisses de retraites » ; on a institué un système complet de secours et d'assistance en cas d'accidents, de maladies, en un mot pour toute incapacité de travail. Puis, une loi du 27 décembre 1890 a décidé l'unification des statuts des Caisses de retraites et leur homologation par le Ministre des Travaux publics. Les allocations des Compagnies augmentent sans cesse, en même temps qu'on élève le chiffre des retraites et qu'on appelle un plus grand nombre d'agents à en bénéficier.

Toutes les Compagnies font de nouveaux calculs, modifient le mode de versement annuel pour accroître leurs réserves et majorer les rentes viagères, et prélèvent sur leurs bénéfices des sommes plus considérables pour compenser la diminution de revenu résultant de la baisse générale du taux de l'intérêt et pour faire face au nombre croissant des retraites liquidées.

Actuellement, selon les réseaux, les règles sont différentes pour la constitution des pensions; néanmoins, les versements à la Caisse de retraites représentent 15 à 16 $^0/_0$ des traitements, et sur ces 15 ou 16 $^0/_0$, le prélèvement sur les salaires atteint à peine 3 à 5 $^0/_0$; le reste provient du versement direct et volontaire des Compagnies.

Sur le Nord, les agents touchent deux pensions distinctes : l'une est constituée par la retenue de 3 $^0/_0$ des salaires, versée à la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse; mais la Compagnie prend directement à sa charge cette retenue de 3 $^0/_0$ pour tous les traitements inférieurs à 1.500 francs par an. En 1893, les prélèvements sur les salaires versés à la Caisse des retraites avaient atteint le chiffre de 1.146.521 francs[1]. L'autre retraite est exclusivement administrée par la Compagnie qui y verse une somme représentant 9 $^0/_0$ des salaires, et, comme on l'a vu au chapitre XVIII, il a fallu faire d'importants versements supplémentaires pour accroître les réserves.

A la Compagnie de l'Est, la Caisse des retraites est alimentée par la retenue de 3 $^0/_0$ et par des versements de la Compagnie s'élevant à 12 $^0/_0$ des salaires; ces versements ont atteint, en 1893, 2.335.716 francs; il y a, en outre, une Caisse spéciale de retraites pour le personnel de l'Administration centrale, et la Compagnie y a versé une somme de 511.435 francs.

Les agents de la Compagnie de l'Ouest sont inscrits à la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse, et ils versent 4 $^0/_0$ de leurs appointements. En même temps, la Compagnie, verse chaque année, dans une Caisse spéciale, une somme représentant 12 $^0/_0$ des appointements.

1. **Note du Traducteur.** — En 1898, le versement avait été de 1.213.932 francs. Du reste, la situation actuelle des Caisses de retraites et autres institutions en faveur du personnel s'est complètement modifiée depuis cinq ans. Nous en ferons, dans l'étude préliminaire, une étude spéciale et approfondie.

La Compagnie d'Orléans distrait de ses revenus annuels une somme proportionnée au dividende ; c'est une sorte de gratification qu'elle donne à son personnel. Cette gratification représente 10 °/₀ des salaires des agents commissionnés et est versée à la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse, ainsi qu'une somme représentant 2 °/₀ du salaire total des agents non commissionnés et ouvriers.

La Compagnie P.-L.-M. a deux sortes de retraites. Une ancienne Caisse existe pour les employés « classés » : ceux-ci y versent 6 °/₀ de leurs appointements, et la Compagnie de son côté verse 10 °/₀; la seconde catégorie de retraites comprend les « embrigadés » : il y a d'abord un prélèvement de 4 °/₀ des salaires et ensuite un versement égal de la Compagnie; la totalité de ces sommes est versée à la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse. En outre, la Compagnie paye à tout ouvrier qui la quitte, à l'âge de cinquante-cinq ans et après vingt-cinq de services, une gratification de 4 °/₀ des appointements pendant ces vingt-cinq années de services. Elle accorde, de même, une gratification, en cas d'infirmités contractées au service, à tout agent ayant quinze années de service, sans condition d'âge.

Une décision ministérielle du 16 octobre 1894 a approuvé le règlement de la Caisse des retraites de la Compagnie du Midi. Le chiffre de la pension de retraite est fixé à autant de cinquantièmes du traitement moyen des six dernières années de service que l'agent ou l'ouvrier comptent d'années de versement à la Caisse des retraites.

La dotation de cette Caisse représente 15 °/₀ du montant des traitements et salaires : 3 °/₀ sont prélevés sur les traitements du personnel ; la Compagnie paye le surplus, soit 12 °/₀ [1].

Ce sont les employés du réseau de l'État qui fournissent le plus fort contingent à leur Caisse de retraites. La retenue est, en effet, de 5 °/₀ des appointements, sans compter le premier douzième de leur traitement dès qu'ils sont commissionnés, et le premier douzième des augmentations successives d'appointements ; l'administration verse également 7,50 °/₀ des traitements à la caisse, ainsi que le reliquat non employé chaque année du fonds de secours.

Toutes ces dispositions placent les employés de chemins de fer dans une situation privilégiée au point de vue de la retraite ; dans aucune branche de l'industrie l'avenir des ouvriers n'est aussi bien assuré.

Mais il n'y a pas que les Caisses de retraites : il existe encore à l'Est, à l'Ouest, à l'Orléans, au Midi et dans quelques petites Compagnies, des institutions de secours en cas de maladies, de blessures, d'infirmités et de mort. Au P.-L.-M. et à l'Etat, la caisse de retraites et la caisse de secours sont réunies; les Compagnies d'Orléans, du Nord et du P.-L.-M. supportent seules les frais de ces caisses, sans demander aucun versement à leurs employés. En cas de maladie, la caisse de secours de l'Orléans verse le traitement sans interruption, ainsi qu'un secours de maladie pouvant s'élever à la moitié du traitement.

1. En 1894, le chiffre des pensions servies a été de 2.463.791 fr. 35.

D'après les renseignements statistiques sur les Caisses de retraites ou de secours gérées par les Compagnies elles-mêmes, la dotation totale de ces Caisses figure dans les comptes des Compagnies pour les chiffres suivants :

	1893 — Francs.
Caisses des pensions	45.776.835
Caisses de secours	2.571.546
Caisses combinées de pensions et de secours	1.433.785
Ensemble	49.782.166

Prélèvements sur les salaires :

	Francs.		0/0
Caisses des pensions	6.623.915	=	14,5
Caisses de secours	810.984	=	31,5
Caisses combinées de pensions et de secours	13.448	=	0,9
Ensemble	7.448 347	=	15,0

Versements directs des Compagnies :

	Francs.		0/0
Caisses des pensions	26.860.894	=	58,7
Caisses de secours	1.489.845	=	28,0
Caisses combinées de pensions et de secours	1.411.717	=	98,5
Ensemble	29.762.456	=	60,0

Ces chiffres, du moins en ce qui concerne les retraites, ne décrivent pas exactement ce que font les Compagnies pour leurs agents : il faut y ajouter tout ce qui est versé à la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse. La proportion des versements directs des agents ressort ainsi à $\frac{17}{59}$ pour la Caisse des retraites, ou à $\frac{17}{60}$ pour l'ensemble des trois caisses. Bien d'autres mesures — on l'a vu déjà au chapitre XVIII — ont été adoptées par les Compagnies pour accroître le bien-être de leur personnel. Les sommes qu'elles y affectent ainsi sont considérables.

Les énumérer nous conduirait peut-être trop loin, car il faut étudier

l'utilité et la raison de ces mesures. Néanmoins, nous en citerons quelques-unes pour caractériser le régime bienveillant dont jouissent en France les employés de chemins de fer.

Depuis 1891, la Compagnie du Nord accorde des secours à son petit personnel et à ses ouvriers, ayant plus de cinq ans de service dans la Compagnie, lorsque ces employés ou ces ouvriers ont plus de deux enfants au-dessous de seize ans. Le secours est de 48 francs par an. Un secours supplémentaire de 24 francs par enfant est versé, s'il y a plus de trois enfants. En 1895, on a réparti ainsi 227.578 francs entre 3.300 familles, d'où il résulte que ces familles avaient, en moyenne, 3 $^{7}/_{8}$ d'enfants. Le Nord n'a point de Caisse spéciale pour les cas de maladies, d'accidents, de blessures ou de mort, mais cette Compagnie a néanmoins versé, en 1895, 1.208.512 francs en secours à ses employés et à leurs familles. Elle accorde des subventions à des Sociétés de secours mutuels créées parmi ses employés; elle a institué des bourses et des demi-bourses dans des écoles et collèges, et elle a créé une école de perfectionnement pour les apprentis. Le Conseil d'administration de la Compagnie, dans son rapport adressé aux actionnaires, a formellement déclaré qu'il prendrait de nouvelles dispositions pour étendre cette assistance et encourager son personnel.

La Compagnie P.-L.-M. a construit, près des grandes villes (Paris, Lyon, Marseille), des maisons d'ouvriers qu'elle loue à raison de 180 francs à 252 francs par an à ses agents. A Lyon, elle est entrée en rapports avec la Société des habitations à bon marché; à Paris, elle encourage toutes tentatives faites pour rendre plus confortables les logements d'ouvriers. A Paris et à Villeneuve-Saint-Georges, elle a encore organisé des réfectoires, des écoles professionnelles et ménagères pour jeunes filles, qui en même temps procurent du travail aux femmes de ses ouvriers; elle a créé, en outre, une école de perfectionnement pour apprentis et pour jeunes filles et une crèche; à Laroche, également, elle a organisé une école de perfectionnement et une crèche.

Les intérêts du capital d'établissement de toutes ces institutions s'élevaient, en 1895, à 135.000 francs. En outre, la Compagnie avait dépensé 192.000 francs pour distribuer à ses agents des boissons chaudes, hygiéniques. Le chiffre total des pensions et secours pour orphelins était de 901.900 francs; les frais de secours pour maladies et les honoraires de médecins atteignaient le chiffre de 588.700 francs; les indemnités de logement s'élevaient à 945.500 francs. La Compagnie avait également dépensé 171.400 francs en fournitures d'habillements, et 22.800 franes en subvention à la Caisse de secours mutuels. Si l'on additionnait les différents prélèvements en faveur de la Caisse des retraites et les allocations à la Caisse d'assurances, on verrait que la dépense totale de la Compagnie a été, en 1895, de 13.157.200 francs, soit 30 $^{0}/_{0}$ des 44 millions constituant le minimum garanti aux actionnaires.

Quant à la Compagnie du Midi, elle ne se contente pas de faire des versements répétés aux nombreuses Caisses de secours créées pour son personnel. Elle a créé à Bordeaux une cantine qui a servi, en 1895, plus de 214.303 repas, et elle livre à prix coûtant de nombreux objets d'habil-

lements et de consommation. A Morcens, la Compagnie entretient depuis 1864, avec ses propres ressources, une école publique où 210 enfants reçoivent l'enseignement libre. Ce concours financier évite à tous les employés et ouvriers en résidence à Morcens d'avoir à payer, sous forme de taxe municipale, les frais d'instruction de leurs enfants. Au lycée de Mont-de-Marsan, la Compagnie a fondé huit bourses entières ou seize demi-bourses, et, en plus, fournit à ses boursiers le trousseau complet. En outre, elle donne des sommes considérables à titre de suppléments de vivres et fournitures d'habillements (en 1895, 503.408 francs). Les gratifications particulières aux agents de l'exploitation, les primes pour services exceptionnels (en 1895, 1.385.130 francs) viennent s'ajouter aux gratifications habituelles des agents des services centraux (en 1895, 263.265 francs). Enfin, pour un total de traitements et salaires s'élevant à 22 millions, la Compagnie du Midi a, en 1895, versé aux diverses institutions de prévoyance 6 autres millions, soit une majoration de 27 $^0/_0$. Par contre, le dividende minimum qui constitue pour les actionnaires le seul bénéfice industriel ne représente que 6.250.000 francs (somme à peu près égale à celle dont profitent les agents).

En ajoutant aux 10.500.000 francs payés par ces trois Compagnies aux Caisses de secours mutuels, les versements aux Caisses de retraites (soit 29.800.000 francs pour 1893), on arrive au total de 40.300.000 de dépenses, soit en chiffres ronds 1.140 francs par kilomètre exploité. Ce total représente 3,3 $^0/_0$ des recettes brutes qui ont été, pour 1893, de 1.204.600.000. On a déjà vu, du reste, que les six grandes Compagnies, à elles seules, avaient dépensé, à titre de versements aux Caisses de retraites pour cause de maladies, d'accidents ou de mort 5,10 $^0/_0$ en 1892, 5,80 $^0/_0$ en 1893 de leurs produits nets.

En Prusse, jusqu'au 1er janvier 1891, la contribution de l'administration des chemins de fer de l'Etat aux caisses de retraites représentait la moitié des sommes payées directement par les agents; depuis cette date, les prélèvements de l'Etat ont été sensiblement égaux aux cotisations du personnel (soit 2.561.899 marks en 1893). En outre, les versements aux différentes Caisses de secours en cas de maladie, les primes d'assurance contre les accidents, la vieillesse et l'invalidité, les pensions payées aux vieux employés, enfin les secours pour 1893-1894 donnent, d'après la statistique des chemins de fer, un total de 22.300.000 marks. Ce chiffre qui comprend les suppléments de traitements pour indemnités de nourriture et de logement, et les primes de toute nature, représente, par kilomètre, 865 marks ou 1.081 francs. Donc l'ensemble des sommes que dépensait l'Etat en 1893-1894 pour le bien-être de son personnel s'élevait à 2,3 $^0/_0$ des 961.300.000 marks (montant de recettes brutes).

Quelque difficile que puisse être la comparaison de la contribution kilométrique en France et en Prusse, par suite de la différence de la valeur de l'argent dans ces deux pays, le rapport qui existe entre les recettes d'exploitation et les versements faits en faveur du personnel est bien plus élevé en France qu'en Prusse. Et ce pourcentage constitue le plus éloquent des témoignages pour prouver que les grandes Compagnies françaises, si critiquées, ont, sans faire de bruit, pris spontanément des mesures destinées à accroître le bien-être de leurs agents. Et elles sont allées dans cette voie au moins aussi loin que les administrations des réseaux d'État allemands qui doivent

pourtant se conformer aux dispositions de lois d'assistance aussi compliquées que possible.

Mais il ne suffit pas de prendre des mesures pour parer à l'incapacité de travail permanente ou passagère; on améliorerait bien plus la situation des employés de chemins de fer en diminuant la durée des heures de travail et en relevant les salaires.

En France, pour toutes les professions on constate cette double tendance : réduction des heures de travail, hausse des salaires. Il était donc naturel que les agents des Compagnies profitassent de ce mouvement.

Dès 1864, on avait stipulé un maximum de présence pour les aiguilleurs, et on reconnut, plus tard, que les dispositions réglementant la durée du travail des mécaniciens étaient détestables, car elles ne contentaient ni les Compagnies ni leurs agents.

Certes, en ce qui concerne le service des mécaniciens qui présente autant de fatigues que de responsabilités, il serait très prudent d'éviter le surmenage. La circulaire de M. Jonnart, Ministre des Travaux publics, a heureusement concilié l'intérêt des Compagnies et celui des mécaniciens, pour corriger les excès de travail. Elle fixe à dix heures par jour la moyenne maximum de travail et permet aux agents de la traction de se trouver dans leur ménage plus souvent et pour plus longtemps qu'auparavant.

Cette réglementation nouvelle (dont on ne saurait trop féliciter l'auteur) a eu un double succès. Elle a été accueillie avec une satisfaction évidente par les mécaniciens et chauffeurs, et elle a réduit considérablement la dépense supplémentaire de 4 millions dont la Compagnie aurait eu la charge, si l'on avait voulu appliquer une décision de M. Viette, Ministre des Travaux publics antérieurement à M. Jonnart.

Outre ces mesures, les Compagnies ont fait leur possible pour améliorer les conditions de travail de leur personnel; elles ont pu, dans beaucoup de gares, accorder le repos partiel du dimanche[1].

1. **Note du Traducteur.** — En automne 1897, le personnel des *Chemins de fer de l'État prussien* comprenait : 293.530 agents, se décomposant, au point de vue de la durée du travail journalier, comme suit :

26.879	— 9,0 %	....	7 à 8 heures
115.819	— 39,5 »	....	8 à 10 —
115.680	— 39,4 »	....	10 à 12 —
14.911	— 5,1 »	....	12 à 13 —
12.279	— 4,2 »	....	13 à 14 —
4.272	— 1,5 »	....	14 à 15 —
3.690	— 1,3 »	....	15 à 16 —
293.530			

Voir le rapport sur les résultats de l'exploitation des Chemins de fer de l'Etat prussiens en ce qui concerne l'année 1896-1897 (*Drücksachen des abgeordnetenhauses*, session 1898, n° 5, pages 209 et suivantes).

Pour les différentes catégories d'agents, les proportions % s'écartent souvent de la moyenne générale : ainsi la durée minimum du travail (7 à 8) était imposée à 95 % du personnel des bureaux, à 34 % des télégraphistes, à 19 % des mécaniciens et des chauffeurs et à 14 % du personnel des trains. Dans la catégorie des agents ayant une journée de travail de dix heures, on comptait 96 % du personnel des ateliers, 63 % des ouvriers de la voie, 20 % des télégraphistes, 19 % du personnel des trains et 17 1/2 % des mécaniciens. Le travail de dix à douze heures était imposé à 82 % des chefs d'équipe,

Tous ces faits, toutes ces mesures prises successivement en faveur des agents démontrent que dans les chemins de fer, sur le terrain de la sollicitude sociale, on a obtenu en France des résultats tout à fait remarquables par l'action combinée de l'initiative privée et du contrôle de l'Etat, et aussi grâce à l'activité des grandes Compagnies.

78 % des maîtres de manœuvre, 72 % des ouvriers des gares, 69 % des aiguilleurs, 66 % des gardes-voies, 55 % des employés de stations, 41 % des télégraphistes, 37 % des employés de la traction, 26 % du personnel des locomotives et 35 % des ouvriers de l'entretien des voies et des télégraphes. Parmi ceux qui devaient faire de douze à quatorze heures de travail, on comptait 25 % des gardes-voies, 15 % des aiguilleurs, 16 % des employés de stations, 18 % des conducteurs des trains et 27 % des mécaniciens, les conducteurs et les mécaniciens faisant les uns (6 %) de quatorze à quinze heures de travail et les autres (5 à 4 %) de quinze à seize heures, mais il faut tenir compte des interruptions de service journalier provenant soit du roulement du service, soit des repos de trois heures ; c'est ainsi que le repos, pendant trois heures, est compris dans le total momentanément établi.

La durée du service depuis 1892 et les heures de repos sont réglées pour tout le personnel des chemins de fer de l'Etat en Prusse. Auparavant, les prescriptions générales frappaient seulement quelques catégories d'agents. Il est incontestable que les prescriptions faites en 1892 ont produit une amélioration notable par rapport à l'ancien état de choses, on le voit d'une façon absolument claire dans un tableau inséré au mémoire publié, le 10 janvier 1898, par le Ministre des Travaux publics sur la sécurité de l'exploitation dans les chemins de fer de l'Etat prussiens (Imprimés de la Chambre des députés, session 1898, n° 6, page 70). Nous reproduisons ci-après, en le résumant, ce tableau qui indique la durée du service journalier du personnel de l'exploitation et qui donne la comparaison entre la situation de 1892 et celle de 1897.

CATÉGORIE	NOMBRE TOTAL		PROPORTION DES AGENTS DONT LE SERVICE QUOTIDIEN ÉTAIT :							
			Jusqu'à 10 heures		De 10 à 12 heures		De 12 à 14 heures		Au-delà de 14 jusqu'à :	
	1892	1897	1892	1897	1862	1897	1892	1897	18 h. — 1892	16 h. — 1897
			%	%	%	%	%	%	%	%
Gardes-voies	20.311	22.753	3,89	6,95	63,58	66,60	26,24	23,75	6,28	2,49
Aiguilleurs	16.083	19.943	8,09	13,95	65,27	68,95	21,69	14,40	4,95	2,70
Employés de stations	9.319	12.111	13,00	23,35	56,26	56,01	22,17	16,07	8'57	4,57
Télégraphistes	2.419	2.939	41,71	54,71	48,62	40,93	8,02	3,61	1,65	0,75
Maîtres de manœuvres	1.812	2.878	12,14	16,12	72,68	77,62	12,20	6.26	2,98	—
Chefs d'équipe	1.315	2.002	8,29	14,88	79,39	82,12	8,67	3,00	3,65	—
Personnel des trains	21.686	25.677	28.97	33,23	18,53	36,95	20,43	18,65	32,07	11,17
Mécaniciens et chauffeurs	15.632	20.778	26.24	39,48	19,38	25,60	29,27	27,22	24,71	9,70
TOTAL	88.577	109.081	17,03	23,63	44,30	50,95	23,06	19.26	15,61	6,06

Dans toutes ces catégories d'agents, les pourcentages afférents aux services d'une durée inférieure à douze heures vont en croissant. Par contre, la proportion diminue pour les services qui exigent une longue journée de travail. Le nombre des employés des gares et des télégraphistes qui font dix à douze heures de service a diminué presque autant qu'il

Mais en France, et on ne saurait trop le répéter, si l'état a un immense intérêt à suivre de près l'exploitation des chemins de fer, c'est bien moins pour assurer la sécurité du trafic qu'à cause de la répercussion de cette exploitation sur la situation financière présente et future.

L'Etat a donc été forcé, dès le début, de montrer la plus grande circonspection, et, s'il a été conduit à réglementer l'exploitation dans le but d'assurer la sécurité du trafic, il a cependant pris soin de ne pas exagérer cette réglementation : il n'a pas présenté des moyens d'exploitation disproportionnés et n'a exigé que le nombre de trains nécessaire au trafic naissant. Ces préoccupations s'imposaient encore plus, quand, pour attirer les capitaux, il accordait des subventions et des garanties qui venaient diminuer l'aléa de la construction de certaines lignes paraissant peu productives.

Enfin, à cause des conséquences budgétaires de la garantie d'intérêts, l'Etat devait se préoccuper de l'exploitation des lignes. Il devait, quoique pour des motifs tout différents, s'y intéresser autant que les représentants des Compagnies.

Dans la mesure où une comparaison est possible, on peut dire que l'ensemble de l'exploitation des chemins de fer français répond aussi bien à ce qu'on attend des voies ferrées en France que les chemins de fer d'Allemagne répondent aux exigences du public allemand. Que les besoins du trafic exigent en Allemagne plus de transports qu'en France, c'est là un fait économique dont les raisons sont très complexes. Les Compagnies françaises peuvent le déplorer, mais elles n'en sont pas cause, car le réseau français, disposé et outillé comme il l'est, est parfaitement en état de faire face à un trafic bien plus intense.

Après avoir étudié le trafic et les dépenses des Compagnies, il faut considérer le côté industriel des chemins de fer.

s'est accru pour ceux dont la journée est inférieure. En outre, une mesure très importante a été prise : on a limité à seize heures le travail journalier.

Malgré cela (et il ne faut pas l'oublier) pour 25 % du personnel d'exploitation proprement dit, la journée de travail est encore aujourd'hui, sur les chemins de fer de l'Etat en Prusse, de plus de douze heures de service en moyenne.

D'après les rapports que l'on vient de citer, on peut déterminer le pourcentage relatif aux journées de repos légalement accordées au personnel. En l'espace d'un mois, 187.239 employés du personnel total ont, pendant l'automne de 1897, bénéficié en tout de 615.325 dispenses de service, d'une durée d'au moins dix-huit heures, ce qui fait, par tête et par mois, une moyenne de 3,3 de ces périodes de repos. Pour le personnel d'exploitation, le nombre moyen de journées de repos a été, par tête et par mois, de 3,78 en 1892 et de 3,79 en 1897. Ce sont les gardes-barrières et les aiguilleurs qui ont eu le moins grand nombre d'interruptions, de travail gardes-barrières, 2,16 en 1892, 2,37, en 1897; aiguilleurs 2,30, en 1892, 2,45, en 1897; mais les journées de repos des employés des stations, des maîtres de manœuvres et des chefs d'équipe sont restées au-dessous de la moyenne. Les télégraphistes ont eu 3,22 par tête en 1892 et 3,96 en 1897, chiffre sensiblement égal à la moyenne générale. Par contre, les conducteurs ont bénéficié, en moyenne par mois, de 5,3 journées en 1892 et de 4,79 en 1897 ; les mécaniciens et les chauffeurs ont eu en 1892 : 6,33 et en 1897 : 6,29.

Le tableau suivant résume, pour les années-types, dont nous avons déjà parlé, les résultats de l'exploitation.

ANNÉES	RECETTES BRUTES			DÉPENSES	PRODUIT
	VOYAGEURS	MARCHANDISES petite vitesse	TOTAL GÉNÉRAL (y compris, marchandises en grande vitesse ; accessoires de grande et petite vitesse et de recettes diverses)	D'EXPLOITATION	NET
	francs	francs	francs	francs	francs
1847.....	27.744.000	23.540.662	65.205.686	33.875.496	33.875.496
1855.....	107.687.270	116.070.815	267.399.525	111.953.673	155.445.852
1869.....	223.069.660	386.776.832	704.599.694	319.749 160	384.850.534
1878.....	298.661.657	501.367.634	931.514.286	474.084.020	437.430.264
1888.....	328.882.267	589.375.838	1.080.655.307	566.824.596	513.813.711
1893. ...	387.203.757	644.481.932	1.204.643.852	687.884.899	516.758.953
1894.....	400.923.916	649 297.992	1.233.978.968	688.029.170	545.949.798
1895.....	**411.039.612**	**665.967.042**	**1.263.562.381**	**684.072.852**	**579.489.529**
1896.....	**425.772.142**	**676.855.888**	**1.297.641 969**	**686.609.234**	**611.032.735**
1897.....	**434.870.714**	**695.629.402**	**1.337.863.720**	**696.779.864**	**641.083.856**
1898.....	**443.539.449**	**731.354.980**	**1.383.602 033**	**707.406.901**	**676.195.132**
			Par kilomètre exploité.		
1847.....	18.360	15.580	43.154	20.735	22.419
1855.....	21.379	23.044	53.087	22.226	30.861
1869.....	13.548	23.491	42.894	19.420	23.374
1878.....	13.933	23.395	43.458	22.117	21.341
1888.....	10.237	18.345	33.636	17.643	15.993
1893.....	10.953	18.231	34.077	19.459	14.618
1894.....	11.146	18.051	34.305	19.127	15.177
1895.....	**11.342**	**18.376**	**34.866**	**18.876**	**15.990**
1896.....	**11.674**	**18.558**	**35.579**	**18.826**	**16.753**
1897.....	**11.774**	**18.834**	**36.223**	**18.865**	**17.358**
1898.....	**11.906**	**19.631**	**37.138**	**18.988**	**18.150**

D'après ce tableau, le produit net kilométrique va toujours en diminuant jusqu'en 1893. Cela tient qu'à la fin de la période, qui commence en 1860, le trafic des nouvelles lignes est loin d'être aussi fort que sur les anciennes dont la productivité était connue, cela tient aussi qu'à partir de cette époque on a effectué constamment des réductions de tarifs. Depuis, la recette kilométrique a baissé constamment en même temps que le réseau ferré prenait de l'extension. Jusqu'à une certaine limite, les frais d'exploitation sont les mêmes, quel que soit le trafic. La seule existence d'une ligne, la nécessité de l'exploiter (même de la façon la plus économique) empêchent de réduire les dépenses à un chiffre aussi bas que celui auquel peuvent descendre les recettes.

Le coefficient d'exploitation ressort ainsi :

En 1847	48,05
1855	41,87
1869	45,38
1878	50,90
1888	52,40
1893	57,10
1894	55,76
1895	**54,14**
1896	**52,91**
1897	**52,08**
1898	**51,12**

C'est dans la période décennale commençant en 1850 que le rapport entre les recettes et les dépenses d'exploitation est le plus favorable. Cela coïncide avec l'époque où les grandes lignes étaient achevées et leur trafic était le plus développé. Le coefficient d'exploitation de 1855 (41,87 $^0/_0$) est le coefficient moyen minimum sur l'ensemble du réseau français d'intérêt général. Les conventions de 1859 portèrent un coup très sensible à la situation des Compagnies ; le coefficient d'exploitation, jusqu'alors toujours inférieur à 45 $^0/_0$, dépasse 45 $^0/_0$ en 1862 ; il atteint même 50 $^0/_0$ dans les années 1870 et 1871. Aussitôt après la guerre, la création des réseaux secondaires, l'achèvement des lignes concédées en 1869, les conventions de 1873-1875 eurent pour effet de faire monter le coefficient d'exploitation à 52 $^0/_0$. Il oscilla, jusqu'en 1882, entre 50 et 52 $^0/_0$. Avec le *Grand Programme* la situation s'aggrave de nouveau ; malgré les brillantes recettes de 1883 et avant la mise en vigueur des conventions, le coefficient d'exploitation devient 54,60 $^0/_0$; il atteint 55,60 pendant les années 1884-1885.

Le développement économique, qui se produisit de 1887 à 1891, abaissa le coefficient qui remonta à 57,10 par l'effet du dégrèvement de 1892 : en même temps qu'une diminution de recettes, les Compagnies avaient un surcroît de dépenses, par suite de l'augmentation du nombre des voyageurs. A la même époque, le réseau de 1883 prenait de l'extension, et l'on prenait beaucoup de mesures plus ou moins coûteuses pour améliorer la situation des agents.

En ce qui concerne les recettes, les Compagnies françaises s'appliquent, et cela se comprend, à relever et développer le trafic, par des réformes dans les transports ou par des modifications de tarifs. Au chapitre XVI nous avons donné quelques exemples qui démontrent l'activité de leurs efforts[1]. Le concours prêté par les Compagnies à l'Etat, en 1892, pour la réduction des tarifs de grande vitesse et de voyageurs, prouve qu'elles savent

1. Voir pages 475 et suivantes et surtout remarque 3 de la page 477.

prendre des mesures énergiques, et qu'elles subissent l'impulsion de l'Etat, quand cette impulsion vient à son heure.

Quant à dire que la garantie d'intérêts a enlevé aux Compagnies toutes les chances mauvaises, et que le dégrèvement a laissé les Compagnies indifférentes, c'est une erreur, car, il ne faut pas l'oublier, la garantie est une avance portant intérêts, et dans la troisième partie du chapitre XVIII nous avons vu que l'avenir des Compagnies françaises permet d'espérer qu'elles rembourseront leur dette de garantie et qu'elles recouvreront la liberté de leurs dividendes. Les Compagnies ne pouvaient donc pas se désintéresser de la réforme proposée par le Gouvernement et elles s'y sont prêtées très volontiers, quelque grande que fût la réduction de tarif qui leur était imposée.

Les négociations et les résultats du dégrèvement de 1892 démontrent une fois de plus, avec évidence, l'utilité de services réciproques que peuvent rendre l'Etat, par son initiative, et l'industrie privée, par son habileté commerciale.

Prévus par les signataires des conventions de 1883, la diminution du prix des places des voyageurs et le dégrèvement du tarif des marchandises en grande vitesse exigèrent tout d'abord le concours de l'Etat qui fit abandon d'une partie de ses recettes, en diminuant l'impôt sur les transports, et le concours des Compagnies qui acceptèrent une réduction proportionnelle de leurs tarifs. La situation financière des deux parties contractantes avait retardé l'exécution immédiate de cette stipulation. Il avait fallu attendre le moment propice. Ce moment venu et sous la pression de l'opinion publique qui réclamait la réforme, on fut prêt des deux côtés à l'accepter, et l'augmentation considérable constatée depuis lors dans le nombre des voyageurs prouva que le moment avait été bien choisi.

Aucun esprit impartial ne peut douter de l'intention constante et des efforts continuels des Compagnies pour augmenter leurs bénéfices dans les limites que l'Etat leur a assignées et pour augmenter, par conséquent, les recettes de leurs lignes. Par ailleurs le contrôle des dépenses d'exploitation par les ingénieurs de l'Etat empêche qu'une augmentation de recettes soit obtenue au détriment de la sécurité ou aux dépens du trafic.

C'est ainsi que l'Etat fixe le minimum de trains, même sur les lignes à trafic presque nul et qu'il fixe les conditions pour la mise en marche de trains supplémentaires ou spéciaux.

Les deux tableaux de la page 961 font connaître l'ensemble des dépenses d'exploitation[1] pour les années 1893 et 1898.

1. L'expression « frais d'exploitation » est prise dans un sens absolu, elle exclut les « dépenses annexes », participations, redevances, péages, dépenses pour d'autres entreprises ne concernant pas directement l'exploitation des chemins de fer (telles que les services des steamers pour l'Angleterre, créés par les Compagnies du Nord et de l'Ouest), intérêts de comptes courants, dépenses d'exercices clos, participation aux dépenses d'établissement des gares communes. En tout, plus de 11 millions.

Dépenses d'exploitation sur les lignes d'intérêt général en 1893.

DÉSIGNATION DES DÉPENSES		DÉPENSES TOTALES d'exploitation	PAR KILOMÈTRE exploité	PAR KILOMÈTRE de train	POURCENTAGE
		francs	francs	francs	0/0
I. Administration		68.289.835	1.941	0,24	10,2
II. Exploitation, mouvement et trafic		225.199.925	6.402	0,79	33,5
III. Traction et matériel :	Personnel (y compris la prime d'économie du combustible)	60.137.444	1.710	0,21	8.9
	Combustible consommé	63.827.239	1.815	0,22	9.5
	Entretien du matériel roulant (y compris la main-d'œuvre)	80.735.285	2.295	0,29	12,0
	Dépenses diverses	28.932.534	822	0,10	4,3
Ensemble		233.632.502	6.642	0,82	34,7
IV. Voie et bâtiments		135.800.994	3.861	0,48	20,2
V. Diverses		9.424.175	268	0,03	1,4
Total général[1]		672.991.754	19.038	2,36	100,0

Dépenses d'exploitation sur les lignes d'intérêt général en 1898.

NATURE DES DÉPENSES		DÉPENSES TOTALES	PAR KILOMÈTRE exploité	PAR KILOMÈTRE de train	POURCENTAGE
		francs	francs	francs	0/0
I. Administration		69.732.523	1.872	0,22	9,9
II. Exploitation, mouvement et trafic		236.499.385	6.348	0,75	33,4
III. Traction et matériel :	Personnel (y compris la prime d'économie de combustible)	64.689.521	1.736	0,21	9,2
	Combustible consommé	68.506.442	1.839	0,22	9,7
	Entretien du matériel roulant (y compris la main-d'œuvre)	81.583.410	2.190	0,26	11,5
	Dépenses diverses	32.858.936	882	0,10	4,6
Ensemble		247.638.309	6.647	0,79	35,0
IV. Voies et bâtiments		137.073.549	3.679	0,43	19,4
V. Diverses		16.463.135	442	0,05	2,3
Total général		707.406.901	18.988	2,24	100,0

1. Y compris les dépenses afférentes aux Chemins de fer économiques, soit : 644.323 fr., dont la répartition entre les divers services n'a pas été fournie.

Les dépenses par kilomètre exploité et les chiffres de pourcentage sont surtout intéressants, si on les compare à ceux des années antérieures. On voit ainsi que, de 1883 à 1890, on avait fait de notables réductions dans toutes les catégories de dépenses. Cette période d'économie cesse en 1891. Le changement dans le chiffre des dépenses d'exploitation provient, en grande partie, des mesures prises dans l'intérêt du personnel.

Dans le tableau ci-dessous nous avons résumé, pour les années 1883 et 1890, les dépenses par kilomètre exploité et par kilomètre de trains, ce qui permet d'apprécier plus exactement le coefficient de chaque nature de dépenses et de les comparer avec les chiffres de 1893 et de 1898.

DÉPENSES D'EXPLOITATION DES LIGNES D'INTÉRÊT GÉNÉRAL	PAR KILOMÈTRE exploité		PAR KILOMÈTRE de train		POURCENTAGE des DÉPENSES	
	1883	1890	1883	1890	1883	1890
	francs	francs	fr.	fr.	0/0	0/0
Administration centrale	1.011	908	0,12	0,12	4,5	5,2
Exploitation, mouvement et trafic	7.570	5.998	0,92	0,81	33,8	34,2
Traction et matériel	7.888	6.176	0,96	0,83	35,2	35,3
Voies et bâtiments	4.729	3.612	0,57	0,48	21,1	20,6
Dépenses diverses	1.129	824	0,14	0,11	5,4	4,7
TOTAL	22.327	17.518	2,71	2,35	100	100

Comme on peut le voir, les économies de 1890, par rapport à 1883, se rapportent surtout aux dépenses d'exploitation proprement dites, mais les frais d'administration centrale n'ont pas varié.

Au contraire, ce sont précisément ces dépenses d'administration centrale qui ont pris une grande extension en 1893, tandis que les autres, à part les dépenses diverses, sont restées à peu près les mêmes qu'en 1890.

Le tableau de la page 963 montre la répartition des dépenses d'exploitation en 1894-1895, 1896-1897, sur les chemins de fer allemands à voie normale et sur le réseau d'Etat prussien.

		DÉPENSES (EN MARKS)						POURCENTAGE	
		TOTALES		PAR KILOMÈTRE exploité		PAR KILOMÈTRE de train			
		1894-1895	1896-1897	1894-1895	1896-1897	1894-1895	1896-1897	1894-1895	1896-1897
Lignes allemandes à voie normale :	Frais généraux	84.441.331	84.067.520	1.916	1.829	0,228	0,208	10,0	9,7
	Service de la voie	211.244.080	206.552.262	4.794	4.494	0,571	0,512	25,0	23,7
	Service du trafic	549.577.610	578.734.996	12.472	12.591	1,487	1,436	65,0	66,6
	Ensemble	845.263.021	869.354.778	19.182	18.914	2,286	2,156	100,0	100,0
Réseau d'État prussien :	Frais généraux	54.099.238	53.608.571	2.069	1.948	0,235	0,212	9,7	9,5
	Service de la voie	140.813.999	134.904.934	5.385	4.901	0,611	0,534	25,3	24,0
	Service du trafic	361.277.700	372.977.159	13.815	13.551	1,569	1,476	65,0	66,5
	Ensemble	556.190.937	561.490.664	21.269	20.400	2,415	2,222	100,0	100,0

La classification allemande ne correspond pas tout à fait à la classification française, et pourtant, comme cette dernière avec laquelle elle présente beaucoup d'analogie, elle a pour base l'exploitation, et la rubrique allemande « service du trafic » comprend les deux catégories françaises (exploitation et traction). Le pourcentage est sensiblement le même en France et en Allemagne.

Par kilomètre de train, les frais d'exploitation proprement dits des lignes allemandes convertis en francs (2 fr. 85 en 1894-1895) sont donc plus élevés qu'en France (2 fr. 36 en 1893); en Prusse, cette dépense kilométrique est un peu plus élevée qu'en Allemagne ; la comparaison des dépenses est donc tout à l'avantage de la France.

Aussi, malgré une intensité de trafic bien plus grande, le coefficient d'exploitation, sur les lignes allemandes et prussiennes, est-il bien plus élevé que sur les lignes françaises.

Coefficients d'exploitation[1].

	LIGNES A VOIE NORMALE.	
	EN ALLEMAGNE.	EN PRUSSE.
1875	62,9	60,7
1878-1879	59,7	56,4
1884-1885	57,3	57,1
1889-1890	55,3	55,0
1890-1891	61,1	62,2
		RÉSEAU D'ÉTAT PRUSSIEN.
1893-1894	61,0	59,2
1894-1895	60,9	58,8
1895-1896	56,9	54,83
1896-1897	55,7	54,17

Il ressort donc que le rapport entre les dépenses et les recettes d'exploitation subit les mêmes oscillations qu'en France, et que l'absorption des lignes par l'Etat, en Prusse, n'a pas eu pour effet d'abaisser ce coefficient.

On a vu plus haut que les intérêts servis au capital de construction sont bien moins élevés en Allemagne (et surtout sur le réseau d'Etat prussien) qu'en France. Mais, ainsi que le prouve l'étude des conditions d'exploitation, cela résulte de ce que les frais de premier établissement des chemins de fer ont été de près d'un tiers inférieur en Allemagne, et malgré l'augmentation relative des frais d'exploitation; si les grandes Compagnies n'avaient pas une charge supérieure, elles n'auraient plus besoin, actuellement, de faire appel à la garantie, et, avec l'aide de l'Etat, l'opinion publique les forcerait à affecter une partie de leurs produits nets à des réductions de tarifs ou à la construction de nouvelles lignes.

De plus (il ne faut pas l'oublier), l'intérêt du capital de construction,

1. Pour les lignes allemandes, voir: *Statistischen Jahrbuch für das deutsche Reich*, 1895, page 43.

Pour les lignes prussiennes: Extrait des *Statistischen Handbuch für den preussischen Staat*, II, 1893, page 304. Pour le réseau d'Etat prussien, voir : *Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der preussischen Staatsbahnen im Betriebsjahre* 1893-1894, page 178; 1896-1897, page 161. Chose curieuse à constater, les annuaires officiels de *Statistique* n'indiquent jamais directement le coefficient d'exploitation.

dont il est parlé dans la statistique officielle prussienne, ne correspond pas à l'intérêt de la véritable dette en capital. L'absorption par l'Etat des lignes privées et la transformation des anciennes actions et obligations en dettes consolidées ont produit à peu près les effets d'une conversion [1].

En France, également, les fusions ont transformé le capital de la dette des chemins de fer, mais, depuis lors, aucune diminution sensible n'a été réalisée dans les charges du capital. Bien plus, les tribunaux ont refusé aux Compagnies le droit de convertir ceux de leurs titres pour lesquels la faculté de conversion n'était pas expressément réservée (Voir page 667).

Le rapport du produit net au capital de construction (capital primitif et dépenses complémentaires) a été en Allemagne, pour la période de 1870 à 1886-1887, régulièrement de 4,60 % en moyenne. Dans l'année la plus mauvaise, 1878-1879, c'est-à-dire au commencement du rachat prussien, le taux s'est abaissé à 4,25 %, mais, depuis, il a dépassé à plusieurs reprises 5 %; il a même atteint 5,60 % en 1889-1890, et 6,15 % en 1896-1897. En Prusse, ce rapport a été, pour *tous* les chemins de fer à voie normale de 2,60 % en 1889-1890 et 5,20 en 1890-1891, pour le réseau d'Etat de 5,15 % en 1892-1893, de 5,68 % en 1893-1894, de 5,67 % en 1894-1895, de 6,75 % en 1895-1896, et de 7,15 % en 1896-1897.

En France, sur les lignes d'intérêt général, ce rapport ressort aux chiffres suivants :

ANNÉES	CAPITAL D'ÉTABLISSEMENT		PROPORTION DU PRODUIT NET par rapport à ce capital
	TOTAL	PAR KILOMÈTRE exploité	
	francs	francs	%
1847	986.455.000	538.458	3,43
1855	2.686.313.000	485.332	5,78
1869	7.952.885.000	469.647	4,84
1878	9.699.855.000	433.527	4,72
1888	13.742.874.644	420.889	3,74
1893	15.203.326.419	424.840	3,40
1894	15.437.938.611	425.885	3,54
1895	**15.597.620.628**	**429.728**	**3,72**
1896	**15.794.691.961**	**430.761**	**3,88**
1897	**15.964.182.323**	**430.313**	**4,03**
1898	**16.097.853.961**	**430.608**	**4,21**

D'après ces chiffres, les Compagnies françaises qui, en 1893 encore, devaient servir à leur capital-actions un intérêt moyen de 3 fr. 97 % et à

1. Les dettes consolidées émises pour l'achat du réseau d'Etat prussien ont subi des réductions d'intérêt à diverses reprises et dernièrement encore en 1897.

leur capital-obligations (deux tiers du capital total) un intérêt moyen de 4,65 %, n'avaient pu couvrir la totalité des charges de ces capitaux. Cela justifie la politique de l'Etat qui, devant les réclamations locales pour les constructions de lignes, dont la productivité était sinon nulle, du moins incertaine, n'a pas hésité à donner des subventions en capital, sans compter la garantie d'intérêts instituée, pour consolider le crédit des Compagnies.

Le pourcentage montre, en outre, que la contribution du Trésor aux frais de premier établissement, contribution qui atteignait 27,8 % en 1894, et qui était donnée sous réserve d'un droit éventuel à une part des bénéfices d'exploitation, n'a pas été accordée avec une libéralité exagérée, et aucun fait ne permet d'affirmer que l'Etat eût pu se procurer des capitaux à meilleures conditions que les Compagnies. Ce qui caractérise d'une façon particulière la politique constamment suivie en matière de chemins de fer, c'est que l'Etat, après s'être décidé à faire construire les lignes par les Compagnies, ait su, tout en les maintenant sous son autorité, développer leur crédit de telle sorte que ce crédit est devenu aussi grand que celui du Trésor et qu'il a pu remplacer ce dernier depuis les conventions de 1883 [1].

ANNÉES	DÉPENSES DE CONSTRUCTION A LA CHARGE EXCLUSIVE des Compagnies (2)	PROPORTION DU PRODUIT NET par rapport à ce capital
	francs	%
1847	704.682.000	4,87
1855	2.008.881.000	7,74
1869	6.798.615.000	5,66
1878	8.276.906.000	5,52
1888	10.322.552.469	4,98
1893	11.031.898.796	4,68
1894	11.196.869.357	4,88
1895	**11.282.196.321**	**5,13**
1896	**11.388.010.591**	**5,36**
1897	**11.495.882.659**	**5,57**
1898	**11.578.780.937**	**5,84**

En comparant cet intérêt, dont le montant n'est pas toujours régulièrement supérieur à 5 %, avec le taux à servir (4,65 %) aux obliga-

1. Tous ces faits témoignent du peu d'importance qu'il faut donner à quelques-uns des arguments en faveur du réseau d'Etat que personne n'a pu présenter avec plus d'esprit qu'Adolphe Wagner (Voir Wagner, *Finanzwissenschaft*, 3e édition, 1re partie; Leipzig, 1883, pages 671 et suivantes), car la base de ces arguments dépend des circonstances qui ont présidé à la naissance et au développement des chemins de fer dans l'une ou l'autre des deux nations.

Il est inexact de soutenir qu'en France, sans les Compagnies, l'Etat se serait procuré les capitaux pour les chemins de fer à un prix inférieur. Il est inexact de prétendre que les Compagnies n'ont voulu construire que des lignes productives. En France, au contraire, grâce aux Compagnies, les résultats des bonnes lignes compensent les insuffisances des mauvaises, etc., etc.

2. Y compris les frais d'acquisition du réseau de l'État.

tions 4 fr. 65 et aux actions 3,97, on voit que la différence est bien minime, même si l'on ne tient pas compte de l'amortissement que les Compagnies font, chaque année, pour des sommes de plus en plus élevées et qui ne dépasse pas encore le montant des nouveaux emprunts pour la construction de lignes. Cette différence, qui constitue le bénéfice d'entrepreneur, est trop faible pour qu'on puisse reprocher aux Compagnies de chercher à étendre leur champ industriel et pour qu'elles veuillent assumer des charges de plus en plus lourdes.

C'est à titre provisoire que le Trésor fait ses avances de garantie, parce qu'il a la certitude de voir ces avances disparaître à un moment donné et de rentrer dans les sommes qu'il a auparavant prêtées. Ainsi donc la garantie de l'Etat, gagée sur les produits nets futurs, ne fait qu'accroître, d'une façon normale, les avantages que les contribuables français retirent des chemins de fer, construits avec leurs capitaux.

L'autre source de bénéfices de l'État provient des impôts perçus grâce aux chemins de fer. Les uns apparaissent aux dépenses d'exploitation (frais d'abonnement au timbre, etc.), les autres sont prélevés sur le produit net (taxe sur les valeurs mobilières, etc.). Toutes ces taxes qui figurent dans les comptes des Compagnies ne sont pas la compensation du service de transport : elles sont simplement un résultat du trafic. De plus, certains transports sont frappés d'un impôt spécial qui constitue une recette d'ordre. Pour tous ceux qui utilisent une voie ferrée c'est donc un quantum de la taxe qui constitue un revenu assuré à l'Etat.

En résumé, le bénéfice total des chemins de fer a été :

	1893	1895	1898
	francs	francs	francs
1° Excédent d'exploitation (non compris la taxe sur les valeurs mobilières).....	490.032.629	552.898.009	649.423.891
2° Profits de l'État : intérêts payés par les Compagnies (y compris la taxe sur les valeurs mobilières)................	87.723.280	86.626.835	88.686.077
Impôts sur le transport.................	48.352.521	51.298.675	55.514.448
Économies résultant du transport par les Compagnies........................	130.064.854	73 609.179 [1]	82.855.576
Total des profits de l'État.... ..	266.140.655	211.534.689	227.056.101
Total général.........	756.173.284	764.432.698	876.479 992
Soit { par kilomètre exploité...........	21.391	21 037	23.421
Soit { par habitant......................	19,72	19,89	22,75

1. **Note du Traducteur.** — Les économies dont profite l'État sont évaluées d'après des bases normales, voir chapitre XVIII, page 702.

Mais, en même temps, l'État s'est réservé des profits immédiats de deux sortes.

Comme la plupart des nations ayant aussi le monopole du service de la poste, il a imposé aux Compagnies la gratuité ou, du moins, un tarif très réduit pour les correspondances postales.

De même, il a réclamé la gratuité de parcours pour les agents des douanes et des contributions indirectes, des tarifs de faveur pour le transport des prisonniers et de leur escorte, le quart de place pour les militaires, des tarifs spéciaux pour le transport des tabacs, des allumettes, des poudres. S'il exploitait lui-même, l'Etat devrait faire tous ces transports et en supporterait la charge, tandis qu'il ne paie aujourd'hui qu'une redevance fort inférieure à la dépense réelle supportée par les Compagnies.

L'écart entre les frais réels de ces transports et les sommes payées par l'Etat n'apparaît pas dans le compte d'exploitation des Compagnies; on en a fait néanmoins établir une statistique[1].

Le chiffre total du produit net est actuellement majoré d'une certaine somme (en 1893, 13.201.189 francs) par suite du jeu du compte de l'exploitation partielle[2], certaines lignes de ce compte donnant des insuffisances qui viennent accroître le capital de premier établissement.

Il y a lieu de rappeler que l'Etat, par son propre réseau, contribue pour une part aux excédents d'exploitation des grandes lignes (8.901.921 en 1893, et 13.839.000 en 1898).

Jusqu'à présent, l'Etat affecte à des dépenses pour les chemins de fer les recettes et les profits directs ou indirects que lui procure le réseau ferré. Cette affectation varie chaque année d'après le chiffre des recettes et est la

1. En Allemagne (sauf en Bavière et en Wurtemberg), la loi impériale du 20 décembre 1875 (*Eisenbahnpostgesetz*), confirmant les prescriptions antérieures, a stipulé le transport gratuit des lettres et des paquets dont le poids ne dépasse pas 10 kilogrammes et des agents des postes circulant dans des wagons spéciaux; mais les autres transports de toute nature paient une taxe.

Hull (*Die deutsche Reichspacketpost*, Jena, 1892) a recherché la valeur de ces transports postaux. Il les a évalués à 19.500.000 marks, en chiffres ronds, et à 28.500.000 en tenant compte des intérêts du capital de construction. Pour le Staatsbahn prussien, ces chiffres sont ramenés respectivement à 14.500.000 et 21.500.000 marks, en chiffres ronds. Par contre, la poste verse aux chemins de fer 3.800.000 marks en Prusse et 5.100.000 marks en Allemagne. Ainsi, les services gratuits, rendus à la poste par les chemins de fer de l'Etat en Prusse, atteindraient, suivant que l'on retranche ou non les intérêts du capital, une valeur de 17.840.000 et 10.640.000 marks, et pour l'Empire allemand (à l'exclusion de la Bavière et du Wurtemberg) les chiffres de 23.370.000 et 14.370.000 marks. D'après Hull, le transport des paquets d'un poids inférieur à 10 kilogrammes représente 75 % du transport total. Cette évaluation ne chiffre pas l'énorme concurrence que le service des postes fait aux transports des chemins de fer, par la transformation de grandes expéditions en paquets au tarif de 50 pfennig. Ainsi, à la gare de Silésie, à Berlin, on a constaté l'arrivage d'un wagon à moitié plein de boîtes à chapeaux en colis de 50 pfennig; une autre fois, la messagerie a reçu 213 petites caisses de fromages provenant d'un même expéditeur; et pour un seul destinataire, en 1891, pendant quarante jours consécutifs environ, on a reçu de 4 à 5.000 paniers de haricots verts en colis de 5 kilogrammes, c'est-à-dire une moyenne par jour de 20 tonnes environ. Les légumes expédiés d'Autriche destinés aux Halles centrales arrivaient ainsi par service postal.

2. **Note du Traducteur.** — D'après le tableau de la page 562, le déficit du compte de l'exploitation partielle (chiffres rectifiés) ressort à 16.308.852 francs pour 1893 et à 9.767.973 francs pour 1898.

contrepartie des dépenses que l'État rembourse aux Compagnies sous forme d'annuités et pour lesquelles celles-ci doivent émettre des obligations nouvelles. L'Etat trouve également, dans les recettes qu'il encaisse, les sommes qu'il avance aux Compagnies sous forme de garantie.

En définitive, l'Etat se couvre complètement des dépenses qu'il fait à l'heure actuelle pour les chemins de fer; mais, comme par principe il n'entend tirer aucun bénéfice de sa participation aux chemins de fer jusqu'au remboursement intégral de la dette de garantie, c'est aux Compagnies que retourne le bénéfice produit au Trésor par les lignes; ainsi les Compagnies appliquent à leur service financier non seulement le produit net proprement dit, mais les profits que l'Etat aurait pu retirer. Cet ensemble de bénéfices peut être considéré, selon le point de vue auquel on se place, soit comme la représentation du service financier, soit comme un bénéfice industriel.

Sous cette dernière forme, il est possible d'établir une comparaison entre les chemins de fer français et les chemins de fer étrangers; au contraire, la forme d'amortissement se rattache d'une façon toute particulière à l'ensemble de la politique française en matière de chemins de fer et en est, en quelque sorte, la caractéristique.

Les tableaux suivants font ressortir ce que les lignes d'intérêt général ont rapporté en France pour les années 1893 et 1895 :

	SOMMES TOTALES		PAR KILOMÈTRE exploité		PAR HABITANT	
	1893	1895	1893	1895	1893	1895
	francs	francs	francs	francs	francs	francs
Intérêts du capital (actions et obligations)	540.160.487	544.228.719	15.280	15.012	14,09	14,13
Amortissement effectif (actions et obligations)	99.473.094	108.291.399	2.814	2.987	2,59	2,81
Bénéfice industriel (dividende)	100.092.600	100.392.276	2.831	2.769	2,61	2,61
Charges d'intérêts des capitaux engagés sur le réseau d'État	24.980.996	25.811.865	707	712	0,65	0,67
ENSEMBLE (1)	764.707.177	778.724.259	21.632	21.480	19,94	20,22

1. Ces chiffres représentent le rendement moyen de l'ensemble des lignes d'intérêt général. Dans la pratique, il faut tenir compte de l'imputation au compte de premier établissement des déficits du compte de l'exploitation partielle. De plus, la Compagnie du Nord n'a jamais fait appel à la garantie et certaines lignes secondaires n'ont pas le droit de la réclamer.

Il ne faut pas oublier non plus que les garanties sont des avances, dont une partie est donnée à titre de provision, et le surplus à titre de solde après revision des comptes annuels. De plus, il faut observer que le réseau de l'Etat verse son produit net au budget général.

Dans ces conditions, il n'y a rien de surprenant à ce que la part totale revenant au Trésor, sur l'ensemble des bénéfices des chemins de fer, apparaisse budgétairement sous des chiffres entièrement différents.

Réseau d'État prussien[1]. — Résultats de 1893-1894 et 1895-1896.

	SOMMES TOTALES		PAR KILOMÈTRE EXPLOITÉ		PAR HABITANT	
	1893-1894	1895-1896	1893-1894	1895-1896	1893-1894	1895-1896
	marks		marks		marks	
1° Charges d'intérêts.......	213.612.978	203.363.297	8.288	7.532	6,91	6,38
2° Amortissement effectif (2)	5.420.267	21.820.427	210	808	0,175	0,68
Ensemble.............	219.033.245	225.183.724	8.498	8.340	7,085	7,06
3° Bénéfice proprement dit encaissé par l'État.......	163.127.233	237.591.988	6.326	8.800	5,275	7,46
Total général (3).....	382.160.478	462.775.712	14.824	17.140	12,360	14,52

On voit que le bénéfice ressort, en France, en 1893 à 21.632 francs et en 1895 à 21.480 francs par kilomètre exploité, et respectivement à 19 fr. 94 et 20 fr. 22 par habitant. Sur les chemins de fer de l'Etat prussien, le bénéfice était en 1893-1894 de 14.824 marks (18.530 francs), en 1895-1896 de 17.140 marks (21.425 francs) par kilomètre, soit 15 fr. 45 et 18 fr. 15 par habitant. En ajoutant à ce dernier chiffre : 1° les bénéfices réalisés sur les quelques lignes privées existant encore en Prusse; 2° la valeur des ser-

1. Pour le service financier de l'intérêt et de l'amortissement, voir aussi Schremmer dans les *Archiv. für Eisenbahnwesen* (1894, page 1044), qui indique les sommes amorties directement par l'Administration des chemins de fer de l'Etat de 1882-1883 jusqu'à 1893-1894. Le chiffre moyen de la population, d'après le recensement de 1890, sert de base au calcul par tête, pour 1893-1894; pour 1895-1896, c'est le chiffre du dénombrement du 2 décembre 1895.

2. **Note du Traducteur.** — En 1893-1894, seulement amortissement régulier (ordinaire) d'obligations des chemins de fer rachetés, autrefois lignes privées, effectué par l'Administration de la dette publique et en partie par celle des chemins de fer de l'Etat.

En 1895-1896, il y avait, en outre, un amortissement extraordinaire de 15.663.734 marks effectué à l'aide du produit net du réseau d'Etat; 16.106.014 marks du produit net furent destinés à l'exécution des travaux de chemins de fer, et 20 millions à constituer un fonds extraordinaire à la disposition de l'Administration des chemins de fer; mais 1.100.000 marks furent absorbés pour l'amortissement des autres dettes d'Etat, 28.296.052 marks pour couvrir des crédits d'emprunts, ouverts pour faire face à des besoins budgétaires autres que ceux des chemins de fer, et le reste pour les autres dépenses du budget d'Etat (Voir R. de Kaufmann, *Die Amortisation der preussischen Staatsschulden und das Schuldentilgungsgesetz*, 8 mars 1897, dans le *Finanzarchiv*, année XIV, 1898, p. 504).

3. De 1882-1883 à 1896-1897, les excédents constatés ont passé de 138 à 503 millions de marks. La plus grande augmentation, par rapport à l'année précédente, était de 52.100.000 marks, en 1888-1889; en 1892-1893 l'augmentation n'était que 2.500.000 marks, en 1893-1894 de 42.300.000 marks; et en 1896-1897 de 40.300.000 marks. L'excédent des recettes des chemins de fer évalué à 477 millions de marks dans le budget pour 1897-1898 semble dominer la plus grande augmentation constatée depuis le rachat par l'Etat.

vices rendus pour transports militaires ou postaux, on arrive à trouver que le bénéfice par tête ressort en 1893-1894 à 16 fr. 25, ou 17 fr. 50, et en 1885-1896 à 18 fr. 75, ou 20 francs en chiffres ronds[1].

L'intérêt capital de la dette des chemins de fer absorbait en France, en 1893, 73 °/₀ du produit net des Compagnies; en Prusse l'intérêt représentait, en 1893-1894, 56 °/₀, 1895-1896, 4,39 °/₀ du bénéfice industriel des chemins de fer de l'Etat.

En France, dans l'année 1893, on a amorti 99.500.000, soit 0,58 °/₀ du capital de la dette s'élevant au total à 17.200.000.000 francs; en Prusse, où la dette des chemins de fer d'Etat, d'après la loi du 27 mars 1882, déduction faite de tous les bénéfices nets, quel que fût leur emploi, était chiffrée à 5.567.179 marks à la fin de l'exercice 1893-1894 et à 5.229.997 marks à la fin de 1895-1896, on n'a effectivement amorti que 5.400.000 marks, environ 0,09 °/₀ en 1893-1894, et 21.800.000, soit 0,42 °/₀ en 1895-1896.

Ces proportions d'amortissement sont encore plus infimes si l'on ne tient pas compte des amortissements antérieurs purement apparents et si l'on prend le capital réel de la dette[2].

Cette différence de la proportion de l'amortissement annuel s'explique facilement en remarquant que la dette des chemins de fer en Prusse fait partie de la dette totale de l'Etat et que celle-ci n'est pas une dette amortissable[3].

En Prusse, la loi de garantie des chemins de fer est insuffisante, car elle laisse complètement au Gouvernement la faculté de ne pas employer les excédents d'exploitation à l'amortissement effectif de la dette.

Les prétendues réductions de la dette qui, d'après l'accord intervenu en 1884, résultaient de l'économie entre les obligations de chemins de fer et les consolidés, ne constituent qu'un amortissement fictif de la dette des chemins de fer; car imputer les excédents d'exploitation au compte de la dette, c'est faire un nouvel emprunt, c'est employer le bénéfice à de nouvelles dépenses,

1. En admettant que, sur les 5.500.000.000 en chiffres ronds du capital de la dette prussiene des chemins de fer, il y en ait 4 milliards et demi, susceptibles d'être taxés, produisant un revenu de 170 millions, ce capital de 4.500.000.000 donnerait environ 2.250.000 d'impôts supplémentaires (supplément à l'impôt sur les revenus sous forme d'un impôt sur le total des biens), et les 170 millions de revenu donneraient environ 5 à 6 millions d'impôts sur le revenu (3 et 40 °/₀). Ces deux sommes pourront être déduites des charges financières et imputées au bénéfice d'entrepreneur.

2. La dette réelle de l'Etat prussien, résultant de l'établissement de ses chemins de fer, s'élevait à la fin de 1895-1896 à 5.952 ou 6.133 millions de marks (Voir page 684, à la fin de la note). — L'amortissement effectif de l'exercice 1895-1896 de 21.800.000 marks ne représente donc que 0,35 °/₀ en chiffres ronds de cette dette.

3. Au commencement de 1896, sur une dette totale de 6.476 millions de marks, le chiffre global des consolidés prussiens *non amortissables* était de 6.294 millions de marks représentant comme la part (3/5) de la Prusse aux dettes de l'Empire (2.128 millions de marks en 1895, pour lesquels jusque-là on n'avait prévu aucun amortissement).

Note du Traducteur. — En attendant, la loi du 8 mars 1897 a fixé un minimum annuel de 3/5 °/₀ d'amortissement pour la totalité de la dette en Prusse : par suite, l'amortissement s'étend également depuis cette date à l'ensemble de la dette consolidée.

Pour l'amortissement de la dette d'Empire, les budgets des exercices 1896-1897, 1897-1898, 1898-1899 ont fixé, il est vrai, des sommes considérables ; mais on n'a pas jusqu'à présent fixé un amortissement régulier obligatoire.

(Voir *Die Amortisation der preussichen Staatschulden und die Schuldentilgungsgesetz*, 8 mars 1897, dans le *Finanzarchiv*, 1898, t. IV, page 469).

ce n'est pas amortir, et il est probable que plusieurs de ces emprunts déguisés n'auraient pu être consentis, si le bénéfice d'exploitation avait été, comme de juste, affecté exclusivement à des amortissements réguliers. Par le système jusqu'ici en vigueur, la Prusse n'a amorti, en 1896-1897, que 0,5 % (de 1881-1882 jusqu'à la fin de 1895-1896, en seize ans [1], 7,42 %) de sa dette publique (y compris celle des chemins de fer). En France, on n'a amorti, en 1893, que 0,3 % de la dette totale, mais en même temps les avances de garanties permettent aux Compagnies de remplir leurs engagements d'amortir plus de 0,58 % en 1893 de leur dette et d'augmenter chaque année le montant de l'amortissement.

L'Etat français, destiné à rentrer plus tard en possession des chemins de fer, libérés de toutes charges, possède de ce fait une réserve, productive d'intérêts, considérable et susceptible d'être opposée au passif de sa dette publique.

En Prusse, au contraire, la dette publique, identifiée en grande partie avec la dette des chemins de fer, augmente tous les jours. En cas d'insuffisance des produits nets des chemins de fer, on emprunte aussi bien pour la construction de lignes neuves que pour des dépenses générales budgétaires. On n'amortit donc pas d'une manière suffisante, et lorsqu'on aura terminé l'amortissement automatique de 182 millions de marks, on court le danger, si l'on continue les errements actuels, d'affecter la totalité du bénéfice industriel des voies ferrées à couvrir le service financier de la dette au lieu de l'employer, presque en totalité comme aujourd'hui, à des travaux urgents. Bien plus, il pourra arriver que le bénéfice industriel ne soit pas suffisant; il faudra alors créer de nouveaux impôts, des impôts véritables pour subvenir aux dépenses de la dette; et cette éventualite coïncidera peut-être avec le moment où les chemins de fer français verront diminuer leurs charges financières et où les Compagnies françaises pourront appliquer une part de leur produit net à diminuer les taxes et les tarifs et à rendre les plus grands services au trafic industriel et commercial.

Si elle ne recule pas à temps dans la voie où elle s'est engagée, la Prusse n'aura plus à sa disposition les excédents de ses chemins de fer, elle ne pourra plus s'en servir pour ses besoins généraux; elle verra, au contraire, se tarir la richesse imposable de ses contribuables, qui finiront par succomber dans la lutte économique.

De plus, et on l'a déjà dit bien des fois, la création d'un nouveau mode de locomotion peut déprécier complètement les chemins de fer. Si donc les charges des emprunts contractés de nos jours par les voies ferrées doivent s'accroître du fait des emprunts que nécessitera la transformation des moyens de transports, le fardeau des contribuables pourra, dans l'avenir, devenir excessif : les générations futures subiront donc un préjudice grave, et ce sera la faute des générations actuelles [2].

1. Voir l'étude citée de M. R. de Kaufmann, dans le *Finanzarchiv*, année XIV, 1898, page 519.

2. Voir pages 685 et suivantes. — Aux partisans d'un amortissement plus considérable de la dette prussienne on objecte que, en contractant cette dette, l'Etat a accru considéra-

La politique française en matière de chemins de fer a préservé l'Etat de semblables pertes, car si, au moment de la reprise des lignes, les chemins de fer étaient dépréciés, ce ne serait pour le Trésor français qu'un *lucrum cessans* et non pas un *damnum emergens*.

Actuellement, même avec l'importance des excédents des chemins de fer, on ne doit pas s'illusionner sur le danger que courent les finances de l'Etat prussien ; l'éventualité d'une guerre malheureuse est toujours possible et, en ce cas, les charges d'intérêts subsisteraient, et en même temps les bénéfices des chemins de fer s'évanouiraient[1].

Un retour en arrière est donc de toute nécessité. Il est indispensable que les législateurs acquièrent la conviction que les réductions faites jusqu'ici au capital de la dette des chemins de fer, au moyen d'imputation des excédents, ne constituent en rien un amortissement. L'amortissement de cette dette, but principal du rachat des chemins de fer prussiens, est abandonné, et cet abandon est un danger pour l'avenir de la Prusse. De plus, l'Etat est en partie empêché — ou, du moins, il le croit — par la charge énorme et sans cesse grandissante de ses emprunts, de pouvoir porter secours, en sa qualité d'entrepreneur des chemins de fer, au commerce et à l'industrie du pays : l'Etat ne peut pas donner satisfaction à l'un des plus importants facteurs de la vie économique; il ne peut aider le trafic. En France, tout au contraire, si les Compagnies privées, soumises au contrôle de l'Etat, négligent de présenter les tarifs dont le public a besoin, le Gouvernement a le pouvoir de les inviter à les établir.

Il y a encore bien d'autres différences, très remarquables, entre les résultats financiers des réseaux français et prussien.

En France, le bénéfice industriel des chemins de fer proprement dit est nettement distinct de l'impôt payé à l'Etat par tous ceux qui se servent des chemins de fer. De plus, l'Etat abandonne aux Compagnies ce bénéfice industriel; il le complète éventuellement par des avances, mais il assigne une limite à ce bénéfice dont l'excédent doit être versé au Trésor.

Les impôts de transports auraient pu être perçus sur les recettes,

blement sa fortune et ses moyens d'action. Rien n'est plus facile que d'avoir raison de cette objection en matière de chemins de fer, où le côté technique joue un rôle si important; il ne faut pas oublier que les découvertes de la science transforment souvent d'une façon imprévue les procédés d'exploitation et de traction, aussi la prudence impose-t-elle l'obligation d'amortir le plus rapidement possible.

A titre d'exemple, on rappellera les progrès de l'électricité. En Allemagne, l'électricité a servi tout d'abord de force motrice pour les petits chemins de fer ou pour des tramways. Le problème de l'application de l'électricité est à l'étude déjà pour l'exploitation de nouvelles lignes, par exemple entre Berlin-Munich et Berlin-Cologne. En Russie, comme en Amérique, on rêve le projet de créer de grandes lignes qui seraient des lignes aériennes mues par l'électricité. L'administration des Staatsbahn, en Prusse même, fait des essais de traction électrique qui semblent devoir réussir. Devant cette constatation, l'amortissement de la dette publique prussienne, qui provient essentiellement des chemins de fer, devient une nécessité pressante, si la Prusse ne veut pas voir un jour sa fortune diminuée de près de sept milliards dont elle devra néanmoins servir les intérêts.

1. Voir Hammacher dans les *Preussische Jahrbücher*, volume LXXIX, page 520.

proportionnellement au rendement moyen des Compagnies; ils auraient été alors partie intégrante des tarifs; d'après les résultats d'exploitation, l'Etat aurait encaissé de ce chef, chaque année, un impôt fixe plus ou moins considérable.

En France, on ne l'a pas voulu; on a préféré dire au contribuable : « Il y a, par transport de voyageurs ou par expédition de marchandises, un impôt qui se monte à tant. » De plus, cet impôt qui frappe exclusivement les marchandises en grande vitesse, et dont sont exempts les transports de denrées, est, déduction faite des frais d'exploitation, versé directement au Trésor.

La distinction qui existe entre la portion d'impôt et la portion industrielle du prix de transport a donné à l'Etat un moyen (dont il pourra se servir au moment favorable) pour obliger les Compagnies à consentir des réductions de tarifs. Devant l'opinion publique, elles n'oseraient pas, en effet, faire moins que l'Etat et, si le Trésor s'imposait un nouveau sacrifice en faisant la remise de l'impôt, pour développer un trafic quelconque, les Compagnies devraient, de leur côté, diminuer les taxes.

En Prusse, il n'existe pas d'impôt proprement dit sur les transports des voyageurs et des marchandises. Déduction faite de l'intérêt de la dette des chemins de fer, déduction faite de ce qu'on appelle l'amortissement, il reste un excédent qualifié « bénéfice d'entrepreneur ».

Il n'est pas douteux qu'une partie de ce bénéfice appartient à l'Etat prussien, car il a contribué de la même manière que l'Etat français à la création des chemins de fer : il a construit lui-même et il a accordé des subventions diverses aux Compagnies privées, et, s'il n'était pas propriétaire de lignes, il devrait leur accorder un concours qui leur permette de vivre. Mais le surplus n'est qu'une contribution déguisée, imposée au trafic : par suite, ce qu'on appelle le « bénéfice d'entrepreneur » ne peut être confondu avec un impôt.

Une taxe est rigoureusement distincte d'un impôt : l'impôt, c'est une contribution forcée aux dépenses totales de l'Etat. En principe, un impôt doit être réparti sur la totalité des citoyens suivant leurs capacités imposables; une taxe, au contraire, est une contribution (*præcipuum*) que l'Etat prélève lorsque, se chargeant d'un service public, il rend en même temps à un individu un service particulier. Celui qui en bénéficie occasionne des frais à l'Etat, la taxe couvre une partie de ces frais; l'autre partie est payée comme service public, sur les ressources ordinaires de l'Etat.

Mais, si le paiement ainsi réclamé par l'Etat sous forme de taxe est trop élevé, s'il dépasse un *præcipuum* équitable, l'excédent n'est plus une taxe, c'est un impôt.

Par exemple, lorsque l'Etat se porte garant de la sécurité publique, lorsqu'il établit une juridiction émanant de sa souveraineté, c'est un des droits les plus anciens de l'Etat, et tout le monde peut y recourir. Mais, si l'Etat se créait des ressources en rendant la justice, si les frais de justice produisaient des bénéfices tels que, non seulement, ils couvriraient les dépens judiciaires, mais qu'ils constitueraient un revenu budgétaire, on aurait ainsi créé un impôt sur la justice.

Sans aucun doute, l'Etat peut tirer des profits des services dont il prend la gestion pour des raisons d'Etat ou pour des raisons économiques.

Mais encore faut-il qu'on soit d'accord pour reconnaître que le public est mieux servi. De plus, l'Etat ne peut gérer comme un entrepreneur privé. Les raisons en faveur du monopole de certains services disparaîtraient bien vite si le premier soin de l'Etat était de retirer des profits abusifs de cette exploitation, sans crainte d'une concurrence possible ; aussi certains monopoles peuvent-ils être des impôts.

Ainsi, lorsque l'Etat s'est réservé le monopole des tabacs, il l'a fait non pas parce que le Parlement et l'opinion étaient d'accord pour donner aux fumeurs les cigares les meilleurs aux prix les plus modiques, mais parce que le monopole des tabacs permet de majorer le prix du tabac qui est une consommation de luxe, et parce qu'il est très avantageux de faire payer aux fumeurs, en plus de l'impôt, les frais de la fabrication et de la vente monopolisées.

Pour des motifs de toute autre nature, il est absolument juste que l'Etat ait le monopole postal entre deux points déterminés ; il doit donc réclamer des taxes à tous ceux qui lui remettent des lettres, c'est la compensation du service rendu, car il ne peut exécuter, aux frais du public, un service qui ne profite qu'à quelques individus. Quant aux bénéfices résultant pour le Trésor de l'exploitation postale, on ne peut le justifier ni par le principe de la taxe, ni par l'assimilation de l'Etat à une Compagnie privée. Le Gouvernement n'a jamais eu pour but de tirer un bénéfice industriel[1] de l'exploitation postale ou de celle des voies ferrées. Aussi, même en Allemagne, est-ce une opinion très générale que l'Etat ne doit pas se procurer lui-même les ressources pour l'accomplissement de ses visées politiques : il doit les demander à des impôts justement établis.

Bien qu'en Allemagne on ait souvent proclamé et réédité que les méthodes de production capitaliste ont fait leur temps, bien qu'on ait répété que la nouvelle économie sociale allait tout transformer, bien que des groupes considérables, hypnotisés par de belles phrases, aussi spirituelles que sonores, prennent leurs rêves pour des réalités et écoutent religieusement la nouvelle doctrine, l'Etat doit néanmoins créer, grâce à des impôts nouveaux, les ressources dont il a besoin ; il ne peut pas se les procurer par des impositions déguisées ou par des monopoles exagérés.

Lorsque l'Etat possède, de droit ou de fait, le monopole d'une exploitation qu'il enlève à l'initiative individuelle, ce monopole constitue un impôt si, d'une part, les revenus de cette exploitation dépassent naturellement les frais, les charges financières et le prélèvement pour les réserves, et si, d'autre part, ce bénéfice industriel tombe dans la masse des ressources budgétaires.

Pour rendre comparables ce qu'on appelle, en Prusse, le bénéfice industriel et, en France, le rendement des chemins de fer, il faut pour la France additionner le produit net (bénéfice industriel proprement dit) et l'impôt sur les transports.

1. D'après G. Cohn qui reconnaît à ce bénéfice industriel tous les caractères d'un impôt et qui s'en félicite (*System der Finanzwissenschaft*, Stuttgart, 1889, pages 619 et suivantes) : « Il est certain que, lors du rachat, les excédents de recettes des chemins de fer n'étaient nullement escomptés; aussi l'honorable défenseur du monopole de l'Etat a-t-il pu détourner tous les scrupules de l'opposition au sujet de la productivité du réseau de l'Etat en émettant cet axiome : quand on construit des forteresses, on ne s'inquiète pas de ce qu'elles rapporteront. »

Pour 1893, on obtient ainsi :

	Francs.
Bénéfice industriel[1] (produit net).............	100.092.600
Impôt sur les transports........................	48.352.521
Total........................	148.445.121

Ce qui caractérise le vrai bénéfice industriel, après prélèvement des charges financières, c'est l'excédent de recettes donnant à l'entrepreneur une rémunération et lui permettant de reconstituer les capitaux engagés. La pièce de cent sous, qu'un individu gagne et replace, est la source productive d'un nouveau travail, d'un nouveau bénéfice.

En Prusse, le bénéfice industriel ne sert ni à améliorer le réseau, ni à amortir le capital d'établissement. On l'affecte à solder des dépenses que, régulièrement, les revenus ordinaires devraient couvrir; on enlève ainsi à l'initiative individuelle l'occasion de faire des placements industriels avantageux.

Pendant ce temps, les revenus des chemins de fer permettent aux Français de faire face aux impôts qui les frappent[2].

Pour toutes ces raisons, on voit que le soi-disant bénéfice industriel de la Prusse, qui en apparence semble réduire la charge individuelle d'impôts, constitue une vraie charge. En outre, l'impôt, qui procure effectivement le prétendu bénéfice industriel des chemins de fer de l'Etat en Prusse, n'est ni juste, ni équitable. Son produit sert, « comme celui des autres impôts », à solder les dépenses générales, sans se préoccuper de la faculté imposable de ceux qui doivent le supporter. On le prélève, indifféremment, sur ceux qui voyagent pour leur plaisir et sur ceux qui voyagent pour leurs affaires et qui ne sont, en définitive, que des intermédiaires entre le producteur et le consommateur. On le perçoit aussi bien sur la grande industrie, qui obtient des réductions de tarifs en transportant par wagon complet ou par train complet, que pour le petit commerce de province, obligé de se faire expédier par petite vitesse au prix du tarif général.

1. Soit 4.200 francs par kilomètre exploité.

En Prusse, le *bénéfice industriel* a atteint, en 1893-1894, 6.326 marks ou 7.908 francs par kilomètre.

En France, le bénéfice industriel est véritable; il profite réellement aux capitaux engagés. En Prusse, au contraire, on dépense l'excédent des recettes, obtenu en grevant le trafic : on l'affecte aux besoins généraux budgétaires.

Le fait que le dividende des actionnaires des grandes Compagnies françaises est payé actuellement en partie grâce à la garantie du Trésor, le remboursement obligatoire de ces avances et de leurs intérêts sont les caractéristiques de la combinaison imaginée pour escompter les produits des exercices futurs et pour associer davantage le public aux grandes Compagnies. On a créé ainsi une sorte de compensation entre l'aléa du présent et les bénéfices éventuels de l'avenir. En Prusse, au contraire, l'Etat substitue à des impôts nouveaux tout le bénéfice industriel, et, comme les chemins de fer ne retirent pas assez de profit de leur produit net, l'amortissement est insuffisant.

Le présent a donc tous les avantages; l'avenir, au contraire, reste incertain.

2. En 1893, chaque Français possédait en obligations de chemins de fer un capital moyen de 435 francs, soit plus de la moitié de la charge individuelle de la rente capitalisée (800 francs). Le revenu de ces obligations, sauf déduction de l'impôt sur la valeur mobilière, était par tête d'habitant de 13 fr. 15, presque les deux tiers de la somme nécessaire pour le service de la dette publique (22 fr. 08 par tête) (Voir page 688).

Au résumé, l'impôt résultant de ce bénéfice industriel vient augmenter le prix des matières alimentaires, telles que les pommes de terre ; il rehausse le prix de la matière première destinée à l'industrie et la valeur des engrais pour l'agriculture. Au contraire, quand un colis postal apporte un sterlet de la mer Caspienne ou un carton de mode de Paris, c'est l'Etat qui, en définitive, paie les frais de ces expéditions.

Contrairement à ce système rapidement exposé, on a, en France, imposé aux expéditions par chemins de fer un impôt parfaitement précis, absolument distinct du prix de transport. Et, chose essentielle à noter au point de vue économique, cet impôt ne frappe[1] ni le transport des marchandises en petite vitesse, nécessaire aux producteurs et aux consommateurs, ni le transport de denrées en grande vitesse. Cette exemption d'impôt démontre que l'Etat s'est abstenu de toute arrière-pensée fiscale en approuvant les tarifs de marchandises. Aussi, les Compagnies ont-elles pu se préoccuper du trafic sans tenir compte de l'intérêt de l'Etat, puisque le Trésor ne perçoit un impôt ni sur le trafic destiné à la production, ni sur le trafic encore plus nécessaire des approvisionnements des vivres. L'impôt ne frappe, en fait, que le trafic-voyageurs et les transports, en grande vitesse, des objets pour lesquels le consommateur riche est disposé à payer des prix élevés proportionnés à la valeur qu'il y attache.

On peut toujours discuter l'opportunité, le taux de cet impôt; mais son principe est absolument juste et clair. C'est un impôt réel. Le système français est donc préférable au système prussien qui dissimule l'impôt, n'en exempte pas le trafic-marchandises et a une répercussion forcément fâcheuse sur la tarification.

L'Etat français, en concédant à l'industrie privée l'établissement et l'exploitation de son réseau ferré, renonce, dans l'intérêt du trafic, aux revenus dont on a déjà parlé, c'est-à-dire aux profits directs et indirects. Grâce à ce système, les Compagnies ont pu sans cesse se procurer[1] des capitaux nouveaux pour l'agrandissement et l'achèvement de leurs lignes. Elles ont dû travailler constamment au développement du réseau ferré. Elles ont construit, selon les indications de l'Etat, des lignes improductives présentant un intérêt politique et ont ouvert les lignes dites stratégiques. Elles contribuaient en même temps à développer l'industrie et la valeur productive des régions traversées et elles augmentaient la force et la richesse économiques du pays.

Donc, la politique française en matière de chemins de fer a réussi à créer un puissant instrument de trafic ; elle en a fait un réseau qui, par rapport au chiffre de la population, est supérieur à tous ceux des autres pays.

A toutes époques, vers 1830, comme dans toutes les législatures postérieures, l'Etat a laissé les Compagnies, indépendantes jusqu'à certaines limites et soumises pourtant à son contrôle. Le système français a donc pour résultat de dédoubler les charges et les responsabilités. Abandonnant aux Compagnies les intérêts privés, l'Etat s'est attribué le soin des intérêts généraux ; il reste l'arbitre impartial entre le public et les Compagnies ; mais il a la

1. Un impôt sur la petite vitesse n'a duré que fort peu d'années.
2. Voir, chapitre XVIII, l'étendue des emprunts des grandes Compagnies (dans la période décennale 1884 à 1893 on émettait par jour une moyenne de 2.000 titres, soit 800.000 francs).

responsabilité de défendre les intérêts généraux contre les empiètements des intérêts particuliers. L'Etat a rempli scrupuleusement ce devoir, car il a maintenu les Compagnies sous sa dépendance absolue, en les incitant cependant à accroître leurs bénéfices. Bien plus, la garantie d'intérêts a été un moyen précieux pour résister aux sollicitations égoïstes d'électeurs plus ou moins puissants, mais toujours exigeants. Néanmoins, le Gouvernement s'est si bien occupé des besoins des populations qu'on a constamment construit de nouvelles lignes, même d'une productivité bien incertaine. Quelque exagéré qu'ait été le *Grand Programme*, conçu pour sillonner le pays d'une infinité de lignes ferrées et de canaux, on l'exécutera peu à peu, grâce aux Compagnies. Mais, si les Français ont pu créer leur réseau si bien compris, cela tient à l'habilité du plan primitif. L'Etat, gardien vigilant des intérêts de la généralité, n'a pas voulu encaisser des bénéfices industriels qui eussent fait obstacle à son indépendance. Aussi, les relations qui existent, en France, entre l'Etat et les Compagnies de chemins de fer, permettent-elles de répondre à M. Cohn, l'historien de la politique anglaise en matière de chemins de fer, quand il se demande [1], dans son important ouvrage *Der Staat und die Eisenbahnen* : « Par quels moyens abolira-t-on la contradiction qui, par la force des choses, existe ou doit exister entre le but industriel des chemins de fer et les exigences du public ? On est en présence de réseaux concédés par l'Etat, soumis à des règlements généraux et particuliers, et cependant ces réseaux n'en restent pas moins des entreprises industrielles qui s'efforcent d'obtenir le maximum de bénéfices et qui courent aussi le risque soit de perdre leur capital, soit de n'en tirer aucun profit. Comment veut-on les empêcher de rechercher sans cesse leur intérêt propre, si l'Etat ne les garantit pas de la perte partielle ou totale de leur capital? Et cette garantie est-elle un empiètement de l'Etat sur la gestion d'une Société par actions? Si ce bénéfice minimum n'est pas garanti, l'Etat peut-il s'attribuer le droit de forcer des Compagnies industrielles, avides de bénéfices, à subordonner leurs intérêts au service des intérêts publics? Et, d'un autre côté, si l'Etat fait valoir un semblable droit, où trouvera-t-il des capitalistes pour accepter ses conditions ? »

« Je ne vois donc pas, lorsqu'on a recours à des Compagnies de chemins de fer, une forme de « Selbstverwaltung » (d'après l'avis de Lorenz von Stein) qui puisse être préférée à l'administration directe par l'Etat ; j'y vois seulement un expédient qu'on ne peut éviter, si défectueux qu'il soit, dans un pays où les pouvoirs publics s'opposent, pour un motif quelconque, au monopole de l'Etat. *Je déclare que cet expédient est un désastre politique, et que ce n'est pas un avantage économique, encore bien moins un avantage politique ; quand des raisons quelconques forcèrent l'Angleterre, la Prusse, la France, la Suisse et d'autres Etats occidentaux à confier les chemins de fer à des Compagnies par actions, ce fut une nécessité politique. Quant à examiner si, pour ces nations, le rachat des voies ferrées serait une chose heureuse, c'est une question de fait...* »

M. Cohn a absolument raison de dire que la question de rachat des che-

1. Voir Gustave Cohn, *Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik*, XXXIII, 1879; et aussi *Volkswirtsschaftliche Aufsätze,* Stuttgard, 1882, page 71.

mins de fer est une question de fait propre à chaque pays. Il a également raison quand il ajoute : « Il ne faut pas que cette question se place en présence de la situation politique ou économique d'un pays déterminé. » Mais il va trop loin quand, à propos de la France, il déclare que le système des Compagnies privées fut un *désastre politique*.

La France a toujours procédé avec esprit de suite dans l'établissement de son réseau ferré. Dès le début, elle a su utiliser les Compagnies et les réglementer comme seul peut le faire un Etat conscient de son pouvoir dans *l'administration des affaires politiques*.

La France *a su détruire l'opposition* entre *le but industriel des Compagnies privées* et *les exigences du public*. Grâce au système français, l'initiative privée, *manœuvrant en toute sûreté entre les bénéfices maxima et minima consentis par l'Etat*, a su trouver des capitaux pour la construction à jet continu des lignes neuves, *malgré les chances de perte* durant les premières années.

En même temps que cet aléa allait en diminuant, le Trésor a garanti un certain revenu, et, en échange, le contrôle de l'Etat a été plus sérieux, plus sévère, et l'association de l'Etat et des Compagnies est devenue de plus en plus étroite.

L'Etat, en imposant aux Compagnies l'obligation d'amortir leurs emprunts avant l'expiration des concessions, prouve qu'il a su se réserver *un droit d'immixtion dans l'administration des Compagnies privées* et qu'il a su s'en servir. Bien plus, le pouvoir du Gouvernement est si grand que les Compagnies ont dû construire le réseau français et former ses mailles ferrées si rapprochées qu'on ne se les explique qu'en songeant aux exigences audacieuses d'une époque fortement agitée. En outre, l'Etat force les Compagnies à abaisser les tarifs ou à les modifier selon les besoins du public et des expéditeurs.

En résumé, l'Etat a contraint les Compagnies privées à construire en son lieu et place 40.000 kilomètres de lignes dont il s'est réservé la propriété et qui doivent lui faire retour exempts de toutes charges. Par ailleurs, pour se rembourser des avances de garantie qu'il a pu verser, il peut saisir comme gage le matériel roulant.

Tels sont les avantages obtenus par l'Etat. C'est ainsi qu'il a doté de moyens de communication les localités les plus retirées, les contrées les moins importantes. Par contre, il a garanti aux actionnaires un dividende minimum bien inférieur aux bénéfices que les Compagnies auraient réalisés, si elles n'avaient pas été forcées d'accepter la charge de lignes improductives dont le Trésor ne voulait pas faire la dépense et qui n'auraient sûrement pas été construites, *même* par crainte d'amener un abaissement du produit net.

Quant aux avances de garantie, elles sont remboursées par les Compagnies au moyen des excédents de recettes, et le Trésor est certain d'encaisser, à l'expiration des concessions, une somme d'au moins 1.200 millions, représentant le revenu net d'une colossale propriété industrielle dont la valeur compensera la plus grande partie de la dette publique : le produit net de ce domaine industriel assurera le service financier de tous les capitaux empruntés jusqu'au moment où, après l'amortissement de toutes les

créances, l'Etat en deviendra propriétaire. Ainsi la France retirera un bénéfice immense qui lui permettra de lutter avec tous ses concurrents sur le terrain économique et industriel. Tel est le système français créé par une politique prévoyante : tous les hommes d'Etat français ont su le maintenir avec logique pendant deux générations, en l'adaptant aux *conditions constitutionnelles et administratives de leur pays.*

Et tout cela ne serait pas le résultat d'une sagesse économique, d'une sagesse politique ! Ce serait, au contraire, l'indice d'un désordre politique !

Qu'est-ce donc pour un Gouvernement que la sagesse économique ? sinon assurer à la masse des citoyens les plus grands avantages économiques.

Qu'est-ce donc que la sagesse politique ? si ce n'est avoir une notion exacte de la situation et des conditions d'un pays, afin d'améliorer cette situation ; si ce n'est concevoir un système profitable à tous les citoyens ; et, si ce n'est savoir, en tenant compte le plus possible des circonstances et des événements, réaliser le plan conçu et mettre en pratique le système adopté.

C'est ainsi qu'a procédé jusqu'ici la politique française en matière de chemins de fer.

ERRATA

Page 5, dernière ligne :

Au lieu de : **7** juillet 1833. *Lire :* **17** juillet 1833.

Pages 97 à 105, au haut du recto :

Au lieu de : Développement du **réseau** de 1859. *Lire :* Développement du **système** de 1859.

Page 163, 7e ligne :

Au lieu de : 1er décembre **1889.** *Lire :* 1er décembre **1899.**

Page 266, 31e ligne :

Au lieu de : le projet de loi fut **voté.** *Lire :* le projet de loi fut **promulgué.**

Page 335, 2e ligne :

Au lieu de : millions. *Lire :* **4** millions.

Page 347, avant-dernière ligne :

Au lieu de : 205 millions. *Lire :* **20.500.000 francs.**

Page 431, 17e ligne :

Au lieu de : 13 **décembre** 1878. *Lire :* 13 **septembre** 1878.

Page 565, Tableau de l'année 1897 :

4e colonne *Au lieu de :* 15.190.259. *Lire :* **15.191.259.**
6e colonne — 15.973.182. **15.964.182.**

TABLE DES MATIÈRES

CHAPITRE PREMIER.

LES PREMIERS ESSAIS.

CHAPITRE II.

SYSTÈME DE 1842.

CHAPITRE III.

EXTENSION DU SYSTÈME DE 1842.

CHAPITRE IV.

LES FUSIONS. — LA FORMATION DES GRANDS RÉSEAUX.

CHAPITRE V.

LES CONVENTIONS DE 1859.

CHAPITRE VI.

DÉVELOPPEMENT DU SYSTÈME DE 1859. — LES PETITS RÉSEAUX.

CHAPITRE VII.

LES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL.

CHAPITRE VIII.

LES PREMIÈRES ANNÉES APRÈS LA GUERRE (1871 à 1876).

CHAPITRE IX.

LA FORMATION D'UN RÉSEAU PROVISOIRE DE CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

CHAPITRE X.

LE PROGRAMME FREYCINET.

CHAPITRE XI.

LE DÉVELOPPEMENT DU PROGRAMME FREYCINET.

CHAPITRE XII.

LES DERNIÈRES LUTTES EN VUE DU RACHAT.

CHAPITRE XIII.

LES CONVENTIONS DE 1883.

CHAPITRE XIV.

L'EXÉCUTION DES CONVENTIONS DE 1883.

CHAPITRE XV.

LES PRESCRIPTIONS ADMINISTRATIVES. — LES CAHIERS DES CHARGES.

CHAPITRE XVI.

LES TARIFS.

PREMIÈRE PARTIE. — Les tarifs jusqu'en 1883.

DEUXIÈME PARTIE. — Les Tarifs depuis 1883.

CHAPITRE XVII.

LE RÉSEAU DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

CHAPITRE XVIII.

LE RÉGIME DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS (SUBVENTIONS. — PARTAGE DES BÉNÉFICES. — GARANTIE D'INTÉRÊTS.)

PREMIÈRE PARTIE. — Influence directe des pouvoirs publics lors de la formation du réseau français.

Troisième partie. — **La garantie d'intérêts.**

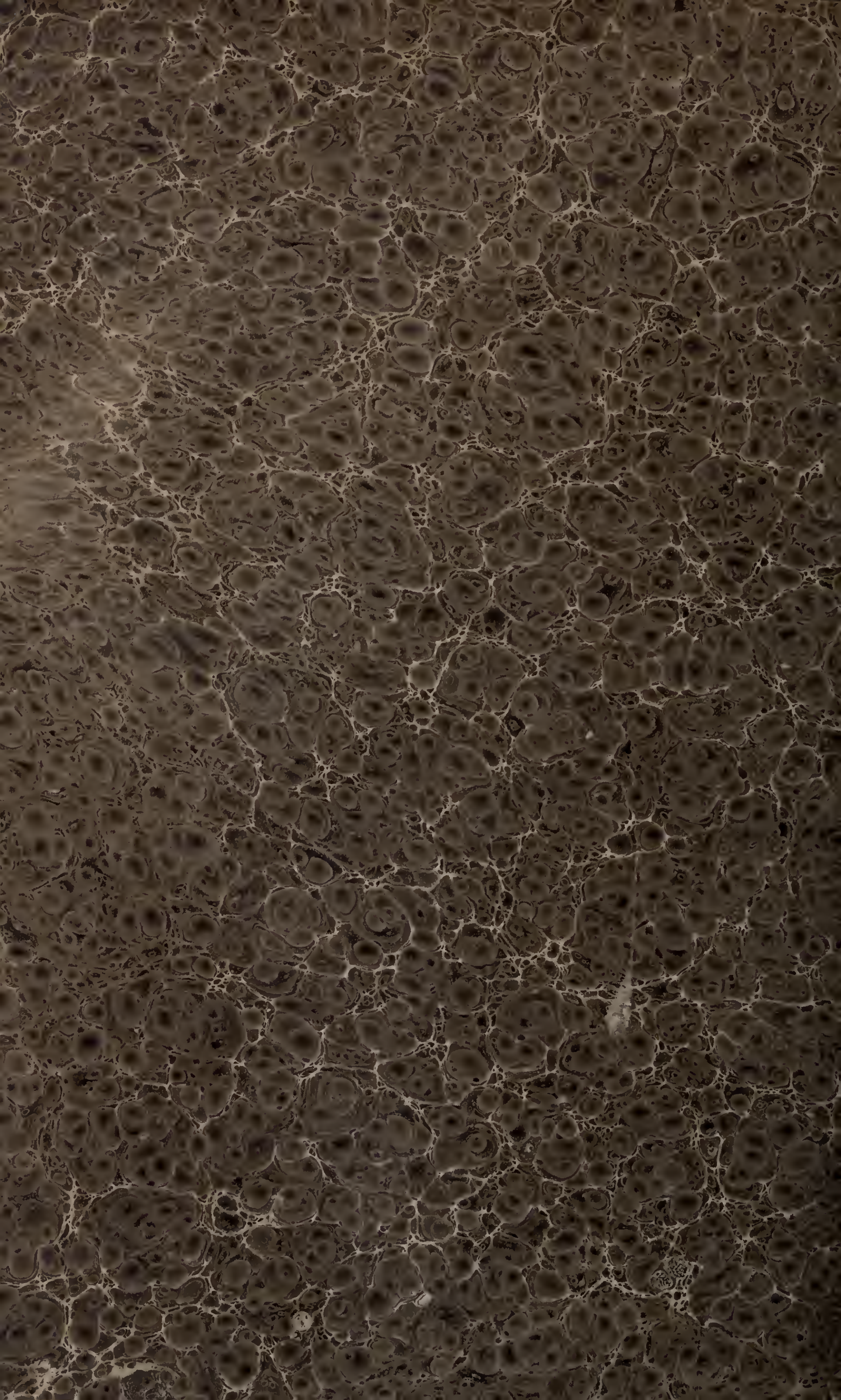
CHAPITRE XIX.

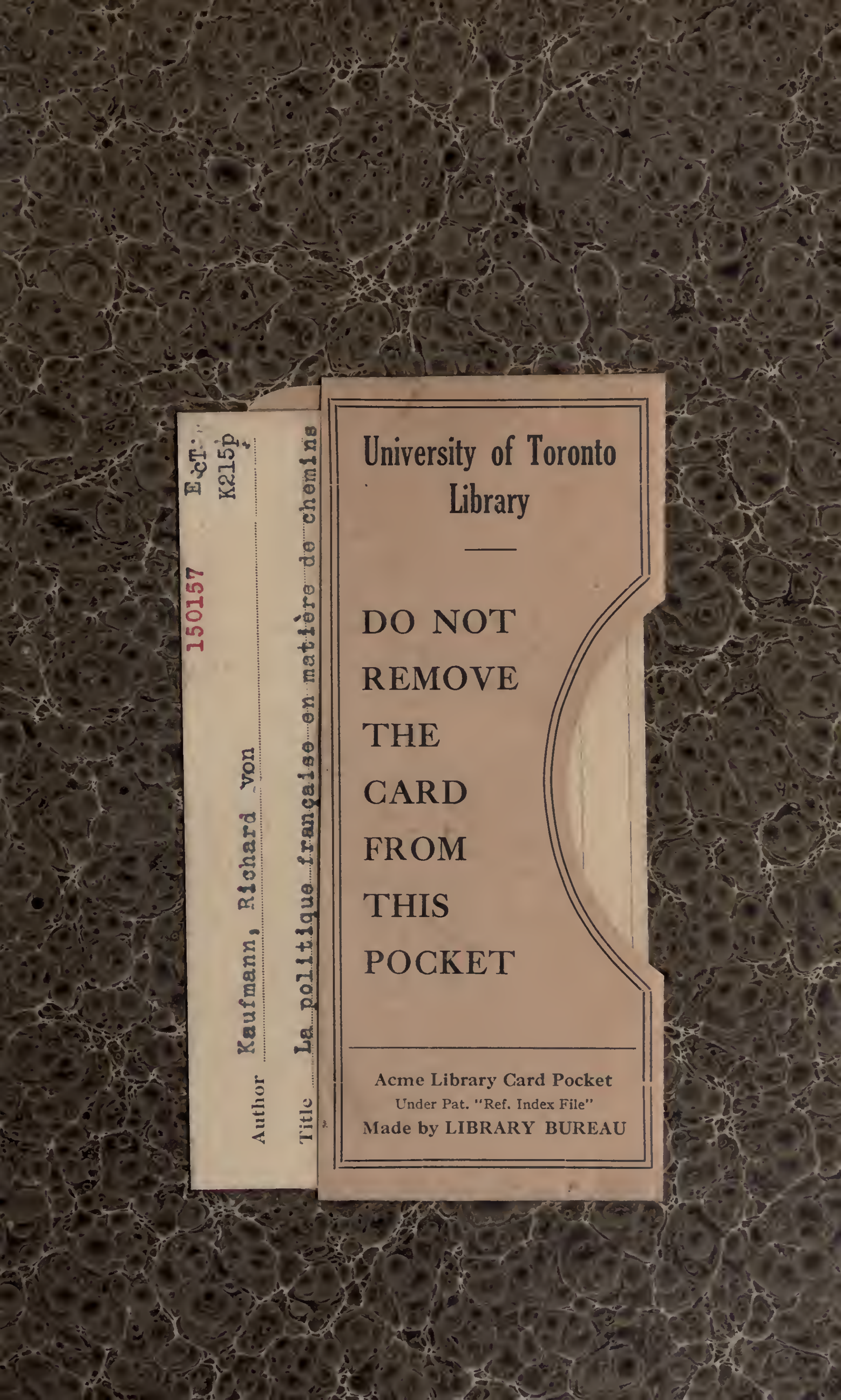
LES VOIES DE NAVIGATION INTÉRIEURE EN FRANCE.

CHAPITRE XX.

LES CHEMINS DE FER FRANÇAIS CONSIDÉRÉS COMME MOYEN DE TRANSPORT.

TOURS, IMPRIMERIE DESLIS FRÈRES, 6, RUE GAMBETTA.





University of Toronto
Library
DO NOT
REMOVE
THE
CARD
FROM
THIS
POCKET
Acme Library Card Pocket
Under Pat. "Ref. Index File"
Made by LIBRARY BUREAU
150157
EcT
K215p
Author Kaufmann, Richard von
Title La politique française en matière de chemins

